IMT Nuremberg Archives

H – 2302

International Court of Justice

Dienstschrift Nr. 15

Prüf-Nr. 274

Geheim!

Der Kampf der Marine gegen Versailles 1919—1935

Bearbeitet von
Kapitän zur See Schüssler

INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL
NÜRNBERG
USA Exhibit 41
Filed

Herausgegeben
vom Oberkommando der Kriegsmarine
Berlin 1937

A 005506

M. Dv. Nr. 352

H2302 – 0002

H2302 – 0003

Vorwort.

Zweck und Ziel dieser Denkschrift ist, auf Grund von aktenmäßigen Unterlagen und Bekundungen der beteiligten Persönlichkeiten ein sachlich einwandfreies Bild von dem Kampf der Marine gegen die unerträglichen Bestimmungen des Friedensvertrages von Versailles zu entwerfen.

Sie zeigt, daß die Reichsmarine nach den befreienden Taten der Freikorps und von Scapa Flow nicht geruht, sondern mit unverwüstlichem Lebenswillen neben dem Aufbau der 15000-Mann-Marine Mittel und Wege gefunden hat, die Keime für eine zukünftige größere Entwicklung zu legen und so durch die Arbeit des Soldaten und Fachmannes die erste Vorbedingung für eine spätere Aufrüstung zu schaffen.

Sie soll ferner die Verdienste jener Männer in helleres Licht rücken, die sich — ohne in größerem Kreise immer bekannt zu sein — mit außerordentlicher Verantwortungsfreudigkeit in den Dienst des Kampfes gegen den Friedensvertrag gestellt haben; sie haben dabei, getragen von höchstem Pflichtgefühl, besonders in den Anfängen dieses Kampfes ihre Person und Stellung für die teilweise sich selbst gestellten Aufgaben voll in die Waagschale geworfen.

Diese Ausarbeitung führt aber weiter vor Augen, daß auch noch so ideale und hochfliegende Pläne sich nur zum kleinen Teil verwirklichen lassen, wenn nicht hinter der wagemutigen Tat des Soldaten die geballte, einheitliche Kraft des ganzen Volkes steht. Erst als in der Zusammenfassung der gesamten Nation durch den Führer und im Zusammenklingen der politischen, finanziellen und seelischen Kräfte die zweite noch wichtigere Vorbedingung für eine wirkungsvolle Aufrüstung geschaffen war, dann erst konnte die Arbeit des Soldaten ihre Erfüllung finden.

Unter der Stoßkraft dieses einheitlichen Willens brach das Gebäude dieses schändlichsten Friedensvertrages, den die Weltgeschichte kennt, zusammen.

Pillau, 20. April 1937. **Der Bearbeiter.**

A. 665598

H2302-0003A

Inhaltsübersicht.

I. Erste Abwehrhandlungen gegen die Durchführung des Vertrages von Versailles
(Vom Kriegsende bis zum Ruhreinbruch 1923)

1. Rettung von Küstengeschützen vor der Zerstörung ... 7
2. Verschiebung von Artillerie-Geräten und Munition, von Hand- und Maschinenwaffen 12
3. Einschränkung der Zerstörungsarbeiten auf Helgoland 18

II. Selbständige Rüstungsmaßnahmen hinter dem Rücken der Reichsregierung und der gesetzgebenden Körperschaften
(Von 1923 bis zum Lohmann-Fall 1927)

1. Versuch einer personellen Stärkung der Reichsmarine 22
2. Beitrag zur Stärkung des vaterländischen Gedankens im Volk 24
3. Unternehmungen des Kapitäns zur See Lohmann .. 25
4. Vorbereitung für das Wiedererstehen der deutschen U-Bootswaffe 38
5. Aufbau der Luftwaffe 50
6. Versuch zur Stärkung unserer Minenwaffe 64
7. Wirtschaftliche Aufrüstung 65
8. Verschiedene Maßnahmen:
   a. die N. V. Aerogeodetic 67
   b. geheime Erkundung 68

III. Planmäßige Rüstungsarbeiten mit Duldung der Reichsregierung, aber hinter dem Rücken der gesetzgebenden Körperschaften 70
(Von 1928 bis zur Machtübernahme 1933)

IV. Aufrüstung unter Führung der Reichsregierung in getarnter Form 75
(Von 1933 bis zur Wehrfreiheit 1935)

A 085599

H2302 – 0004

I. Erste Abwehrhandlungen gegen die Durchführung des Vertrages von Versailles.

(Vom Kriegsende bis zum Ruhreinbruch 1923.)

Der Weltkrieg war verloren, schwer lasteten die grausamen, von den wenigen disziplinierten Soldaten zähneknirschend ausgeführten Bedingungen eines in der Weltgeschichte einzig dastehenden Waffenstillstandes auf einer Marine, die damit um Jahrzehnte in ihrer Entwicklung zurückgeworfen war, und neue erdrückende Forderungen sollte ein aufgezwungener Friedensvertrag bringen.

Aber das Auf und Ab der deutschen Geschichte im Laufe der Jahrhunderte hat gezeigt, daß der Deutsche immer dann am stärksten war, wenn es ihm am schlechtesten ging. Und ungebrochenen Mutes gingen die aktiven Träger des Marinegedankens, weit entfernt davon, an der Zukunft zu verzweifeln, ihren schweren Weg, der für sie von dem Augenblick an aufwärts führte, als sie sich zum Durchhalten entschlossen hatten.

Und derselbe Geist, der zur Bildung der Freikorps als der Keimzellen einer personellen Erneuerung führte, der das uns verbliebene veraltete Schiffsmaterial als Ausbildungsstätten zu erhalten und zu verwenden vermochte, dieser gleiche Geist beseelte jene mit der Durchführung des Friedensvertrages betrauten deutschen Männer, die in stillem, aber zähem Kampf mit den feindlichen Kontrollkomissionen wertvolles Material dem deutschen Volk zu erhalten und in eine bessere Zukunft hinüberzuretten versuchten.

1. Rettung von Küstengeschützen vor der Zerstörung.

Nordseebefestigungen.

Im Friedensvertrag von Versailles — in Zukunft kurz VV genannt — war festgesetzt, daß die Nordseebefestigungen außer Helgoland mit der Armierung und in dem Zustand Deutschland belassen werden sollten, wie beides beim Inkrafttreten des VV bestanden hatte. Diese Bestimmung veranlaßte die damalige deutsche Admiralität, zwischen Bekanntwerden des Wortlautes des VV (veröffentlicht im Reichsgesetzblatt Nr. 140 vom 12. 8. 1919) und dem Tag der Unterzeichnung (20. 1. 1920) zu versuchen, den Stand der Küstenbefestigungen verstärkend zu ändern, eine Maßnahme, die von

A 085600

H2302 – 0005

vielen Frontstellen ebenso begeistert aufgenommen wie durchgeführt wurde. Hierbei haben sich vor allem Korvettenkapitän Hönicke, Feuerwerkskapitän Kaiser und Feuerwerkskapitänleutnant Asmus besonders verdient gemacht.

Leider fehlten Geldmittel und Zeit, um diese Arbeiten überall technisch und militärisch einwandfrei durchzuführen. Es wurden in aller Hast, in vielfach dem Fachmann von vornherein als unmöglich erscheinender Aufstellungsart und meist mit völlig unzureichenden Mitteln in großer Zahl neue Batterien mit Geschützen aufgestellt, die teils von der Westfront, teils aus Werftbeständen stammten; vorhandene Batterien wurden mit wertvolleren Geschützen neuerer Bauart oder größeren Kalibers umarmiert.

Andererseits waren in der langen Zeit vor Bekanntwerden des Wortlautes des VV viele Batterien, die bei Kriegsende tatsächlich armiert waren, vor allem auf den Landfronten von Wilhelmshaven und Cuxhaven und auf den Inseln, in großer Zahl abgebaut und eingeebnet worden, um das Gelände landwirtschaftlich nutzen oder die Geschütze vor Diebstahl schützen zu können. Bei ihnen wurden dann vielfach auch noch statt der alten kleinkalibrigen Geschütze, die dort gestanden hatten, in den Listen der Deutschen Regierung neuere und schwerere Kaliber angefordert.

K. Kapt. Witzell.

Dem Korvettenkapitän Witzell, der damals Artillerieoffizier der Festung Wilhelmshaven wurde, fiel nun als Mitglied, später Präses der Mabef — einer Unterkommission der Marinefriedenskommission — die schwere Aufgabe zu, gegenüber den die Batterien mehrfach aufs genaueste besichtigenden Ententekommissionen den Nachweis zu führen, daß sowohl die neu aus dem Boden gestampften als auch die völlig eingeebneten Batterien bei Kriegsende wirklich mit der in den Listen der Regierung angegebenen Armierung bestanden hätten. Das Verzeichnis über den Sollbestand der Nordseebatterien, das der Entente übergeben war, bildete die Grundlage für die Verhandlungen. Der Vorschlag des K. Kapt. Witzell, wenigstens den Teil der Batterien, der wegen völlig unsachgemäßer Aufstellung nicht zu halten war, von vornherein fallen zu lassen, um nicht durch Erregen von Mißtrauen bei den Kommissionen auch die übrigen Batterien zu gefährden, wurde von der Admiralität in Berlin nicht angenommen.

Auskunftssystem des K. Kapt. Witzell.

So mußte ein genau durchdachtes und recht schwieriges, straff zentralisiertes System für alle Auskünfte und die Führungen der Kommissionen überlegt und durchgehalten werden, das auch auf die besonders ungünstig aufgebauten Batterien Rücksicht nehmen mußte, um möglichst wenig Grund zum Mißtrauen zu geben.

† 035601

H2302 – 0006

Der sehr behelfsmäßige und vielfach wenig glaubwürdige Zustand vieler Batterien wurde damit begründet, daß in den letzten Monaten des Krieges auf Grund der Wirkung des deutschen Uboots-Krieges ein Einbruch in die deutsche Bucht erwartet worden sei, der Anlaß gegeben habe, in größter Eile die Küstenverteidigung durch Geschütze zu verstärken, die von der Flandernfront zurückgezogen oder auf den Schiffen entbehrlich waren. Da für diesen Ausbau wenig Zeit zur Verfügung gestanden habe und die meisten Fachleute in Flandern und sonst im Ausland unabkömmlich gewesen seien, wäre dieser Ausbau der deutschen Nordseeküste vielfach so erfolgt, daß man als Fachmann nur den Kopf schütteln könne.

So waren z. B. leider einige besonders wertvolle Batterien aus schweren Eisenbahn-Geschützen in einer so unwahrscheinlichen Art aufgestellt worden — zum Teil deshalb, weil nur fiskalisches Gelände in Anspruch genommen werden durfte —, daß es äußerst schwierig war, dem Fachmann glaubhaft zu machen, daß mit solchen Batterien gegen Seeziele geschossen werden konnte. Für eine besonders wertvolle Batterie aus 38 cm Geschützen war daher nichts anderes übrig geblieben, als für jedes der Geschütze mit sehr großer Arbeit ein besonderes Rechenaktenstück zum Planschießen gegen See aufzustellen, das, entsprechend alt gemacht, beweisen sollte, wie seinerzeit der Einsatz der Batterie beabsichtigt war.

Batterie-zeichnungen.

Selbstverständlich mußte der Eindruck erweckt werden, daß alle in den Listen aufgenommenen Batterien wirklich schießbereit gewesen seien; irgendwelche Widersprüche zwischen den Auskünften, [illegible]en an Ort und Stelle gezeigten Anlagen der betreffenden Batterie und den übergebenen Zeichnungen entstehen zu lassen, mußte vermieden werden. Dem Verlangen nach weitgehender Auslieferung von Batteriezeichnungen durfte man daher nur mit großer Vorsicht und Schritt für Schritt nachkommen. Man mußte vermeiden, von den einwandfreien Batterien vollständige Zeichnungen zu übergeben, um nicht durch die Verweigerung von Zeichnungen solcher Batterien, bei denen in der schießbereiten Aufstellung Mängel vorhanden waren, Argwohn zu erwecken. Andererseits bestand starkes militärisches Interesse daran, von den wichtigsten Betonstärken der voll ausgebauten Batterien nicht mehr an Unterlagen zu geben, als die Kommissionen ohnehin von außen feststellen konnten.

Es wurde daher angegeben, daß in der Revolutionszeit der größte Teil der Zeichnungen vernichtet sei und die deutschen Dienststellen erst selbst sich allmählich durch Ausmessen der Baustärken neue Zeichnungen schaffen müßten; dabei sei aber entsprechend der

A 035602

H2302 – 0007

Vorschrift des Friedensvertrages ein Abtragen der Erdummantelung nicht zulässig, so daß von den in der Erde steckenden Bauteilen keine Betonstärken angegeben werden könnten. Auf diese Weise konnte auch vermieden werden, Bettungszeichnungen der nachträglich aufgestellten Batterien auszuliefern, aus denen der wirkliche Zustand dieser Bettungen hervorgegangen wäre.

Ortsbesichtigungen.

Da sich die Kommissionen nicht auf einmalige Besichtigungen der Batterien beschränkten, sondern die meisten Batterien mehrfach und häufig mit ganz kurzfristiger Ankündigung besuchten, war es ein Gegenstand ständiger Sorge, bei den betreffenden Batterien mit einigen wenigen zuverlässigen Arbeitern den Kampf gegen Windverwehungen durchzuführen, die durch Freiwehen der nur behelfsmäßigen Unterbauten der Geschütze die ganze Grundlage der deutschen Forderungen zum Zusammensturz gebracht hätten. Es wurde zwar jede Gelegenheit ausgenutzt, in der Pause zwischen zwei Besichtigungen die Bettungen solider zu gestalten; bei den zahlreichen Spitzeln jedoch, die von den Kommissionen angesetzt waren, war es trotzdem nicht zu vermeiden, daß Mitglieder der Kommissionen vielfach mißtrauisch wurden.

Bei Batterien, bei denen die Aufrechterhaltung des guten Glaubens besonders gefährdet erschien, blieb gelegentlich nichts anderes übrig, als die angebliche Gefährdung der betreffenden Düne durch das Gewicht der Geschütze und Bettungen zum Anlaß zu nehmen, um die Geschütze kurzerhand abzubauen und die Bettungen vorgeblich zu sprengen, so daß beim nächsten Besuch die Kommissionen nur die von den angeblichen Bettungen herrührenden Betonbrocken zu besichtigen hatten. Es mußte eben mit allen Mitteln gearbeitet werden, z. B. auch durch Anlage der Besichtigungen derart, daß anstrengende Märsche quer durch die Dünen nötig wurden, so daß die an den Schluß gelegten Besichtigungen von heiklen Stellen wegen Übermüdung der Teilnehmer stark abgekürzt werden konnten.

Armierungsbatterien.

Besonders schwierig war es für K. Kpt. Witzell, die Ansprüche der deutschen Regierung auf die sogenannten Armierungs-Batterien zu begründen, also die Batterien, die teils wirklich, teils angeblich nur für die Kriegsdauer aufgestellt und am Kriegsende vor Inkrafttreten des Vertrages abgebaut waren, um das Gelände landwirtschaftlich nutzen zu können. Hier konnten den Kommissionen vielfach als Beweismittel für das frühere Vorhandensein der Batterien nur einige Ziegelbrocken oder Betonstückchen in der Ackererde gezeigt werden, ein Verfahren, das natürlich keine günstige Basis für den Kampf um die Gesamtheit der Batterien abgab.

/ A 0[illegible]

H2302 – 0008

Ständige Batterien.

Auch bei Batterien in ständiger Bauart waren vielfach andere Geschütze in den Listen angefordert, als tatsächlich dort gestanden hatten. Deshalb mußten auch hier, ähnlich wie bei den Armierungsbatterien, die zugehörigen Geschütze, getrennt von den Batterien, bei den Depots gezeigt werden mit der Begründung, daß auch bei den ständigen Batterien eine Bewachung schlecht möglich wäre und daher infolge des Umsturzes häufig Diebstähle vorgekommen seien; eine Zurückziehung der Geschütze sei daher notwendig geworden.

Mißtrauen der Kontrollkommissionen.

Alle Befestigungen sind mehrfach untersucht worden; trotz aller Maßnahmen mußte ein wachsendes Mißtrauen der Kontroll-Kommissionen festgestellt werden, weil sich dem Fachmann bei genauer Prüfung immer mehr die Unwahrscheinlichkeit aufdrängen mußte, daß mit den Batterien wirklich alles in Ordnung sei. Rollet hat schließlich fast alles streichen wollen, was nicht ganz einwandfrei erschien, darunter auch einige Batterien, die tatsächlich in Ordnung waren.

Entscheidung der Botschafterkonferenz.

Dies wurde ausgenutzt, um an einigen Beispielen nachzuweisen, daß Rollet hier im Unrecht war, und um daraufhin mit Ausnahme einer Anzahl Batterien, die nicht zu halten waren, die deutsche Forderung immer wieder hartnäckig zu verteidigen. Der deutsche Einspruch wurde von der Botschafterkonferenz abgelehnt, aber so lange weiter verfochten, bis schließlich die Botschafterkonferenz mit der Unterschrift von Poincaré selbst die Entscheidung von Rollet und die eigene frühere Entscheidung aufhob und — unter Aufrechterhaltung des Standpunktes der Irreführung von deutscher Seite — die umstrittenen 119 Geschütze bewilligte. Mit Ausnahme von einigen leichten Geschützen handelte es sich dabei, wie die Anlage zeigt, fast durchweg um leistungsfähige, neuzeitliche schwere und mittlere Geschütze, die inzwischen mit großem Vorteil zum Ausbau unserer Küstenverteidigung — auch an der Ostsee — und für andere wichtige militärische Zwecke haben ausgenutzt werden können. —

Anlage

Offiziergeschütze für das Heer.

Die Festungen Pillau und Swinemünde wurden nach dem Kriege von der Marine übernommen und zwar mit einer Anzahl beweglicher Geschütze (21 cm-Mörser und 15 cm-Feldkanonen in Radlafetten), die das Heer hineingestellt hatte. Auf Verlangen der Entente, daß nur ortsfeste Geschütze aufgestellt werden dürften, wurden diese Geschütze von der Marine zwar für ortsfeste Aufstellung aptiert, aber unter erheblichen Schwierigkeiten doch so, daß sie jederzeit wieder für ihre Radlafetten brauchbar und damit für bewegliche Verwendung geeignet gemacht werden konnten; sie wurden später wieder an das Heer zurückgegeben. Insgesamt

AC05604

konnten aus geretteten Geschützen in der Nachkriegszeit vor der Machtübernahme an das Heer abgegeben werden:

14 — 21 cm lange Mörser,

24 — 15 cm, davon 20 K/16, 4 Marinegeschütze in Radlafetten,

48 — 7,7 cm-Feldkanonen (für die damaligen Küstenwehr-Abteilungen der Marine bewilligt),

40 leichte Geschütze, überwiegend Flaks, von 7,62 cm bis 10,5 cm Kaliber aus sonstigen geretteten Geschützen,

27 — 3,7 cm-Maschinenkanonen,

6 mittlere und 46 leichte Minenwerfer.

Zus. 153 Geschütze und 52 Minenwerfer.

Diese Geschützzahl bildete eine willkommene Stärkung der vertraglich zugestandenen Geschützbestände des Heeres. Durch die Rettung von Küstengeschützen ergab sich ferner die Möglichkeit, auch nach der Machtübernahme noch weitere Geschütze, hauptsächlich schweren Kalibers, in erheblicher Zahl für die Verstärkung der schweren Artillerie des Heeres abzugeben. —

Flaks.

Für die alten Linienschiffe war eine große Anzahl von Flaks bei den Verhandlungen erreicht worden; davon wurde nur der kleinere Teil auf diesen Schiffen aufgestellt, der Rest für Landflakbatterien ausgenutzt. Als Begründung wurde dabei angegeben, daß sie wegen Erhöhung der Wohnlichkeit nur friedensmäßig von Bord genommen seien; in den Schiffsplänen auf der Werft waren sie jedoch alle eingezeichnet. So konnte schon frühzeitig ein wenn auch nur notdürftiger Küsten-Luftschutz geschaffen werden.

2. Verschiebung von Artillerie-Geräten und Munition, von Hand- und Maschinenwaffen.

a. Artillerie-Geräte und Munition.

Entfernungs-Meßgeräte.

Fw. Kaptlt. a. D. Renken.

Der VV sah die Zerstörung aller Waffenbestände über das der Marine zugestandene Maß hinaus vor. Als Vertreter der Marine-Waffenabteilung (VW) bei der Durchführung dieser Zerstörungsarbeiten war der Feuerwerkskapitänleutnant a. D. Renken kommandiert. Als er sich im Sommer 1920 mit der Kontrollkommission der Entente in Jena befand, wo die Entfernungs- (E-) Meßgeräte

H2302 – 0009

A 005605

H2302 – 0010

zerstört werden sollten, faßte er den Entschluß, dieses wertvolle Gerät dem Zugriff der Kommission zu entziehen und für spätere Verwendung zu erhalten.

In Zusammenarbeit mit der Firma Zeiß ließ er eines Nachts 7 Eisenbahnwaggons mit E-Meßgeräten usw. beladen, bei denen es sich hauptsächlich um 12 × 8 m, 60 × 3 m und 120 × 1,5 m Geräte, ferner um 8000 Stangen-, Scheren- und Rundblick-Fernrohre von Heer und Marine handelte. Mit einem Begleitmann der Firma Zeiß rollten diese Waggons unter Ausnutzung guter Beziehungen von Renken zu einem Zollbeamten über Stralsund, Saßnitz und Schweden nach Holland, wo die Geräte bei der Zeiß-Fabrik in Venloo gelagert, danach teilweise verkauft, teils später wieder zurückgeholt wurden. Der verstorbene Oberingenieur Schneider der Firma Siemens und der verstorbene Hauptmann a. D. Forstmann der Firma Zeiß haben die ganze Angelegenheit sehr unterstützt und gefördert; unter Mitwirkung dieser beiden deutschen Männer konnte die Versendung der Geräte überhaupt erst durchgeführt werden.

Der Erlös aus dem verkauften Teil der Geräte wurde nach Abzug der Frachtspesen usw. in amerikanischen Dollars angelegt. Von diesem Gelde wurde über die Firma Zeiß die Neukonstruktion der E-Meßgeräte, die 1925 erstmalig auf Kreuzer »Emden« verwendet sind, bei BW durchgeführt.

Von dem nicht verkauften Teil der Geräte wurden 1925 bis 1926 die eigenen Bestände aufgefrischt, wozu 3 Waggons wieder nach Deutschland hereingeholt wurden. Es war nicht leicht, sie in Berlin durch den Zoll zu bekommen; erst als Korvettenkapitän Altvater von BW eine Bescheinigung ausstellte, daß es sich um marineeigene Geräte handelte, wurden sie im Inland zugelassen. Ein erheblicher Teil wurde für die Verstärkung der Ausrüstung der Küstenbefestigungen verwendet, ein Teil ging auch an die Schiffe.

Es blieben noch etwa 120 × 1,5 m- bis 6 m-Geräte übrig, die 1926 durch Vermittlung des Korvettenkapitäns Galster bei BW an die Firma Paul Löhmann & Co. (zweiter Inhaber Korvettenkapitän a. D. Angermann) abgegeben wurden; dieser Firma gelang Dank der Geschäftstüchtigkeit des bei ihr tätigen Korvettenkapitäns a. D. Meine die Verwertung der Geräte, deren Erlös von rund 150000 *R.M* in vierteljährlichen Raten an die Marine gezahlt wurde. Das Geld floß bis Sommer 1927 den von den Abt.-Leitern von BW verwalteten »schwarzen Fonds« zu, die zur Verstärkung unserer geheimen Rüstungen dienten; die später eingehenden Beträge wurden den Einnahmen des Reiches zugeführt.

A 0550

Munitions-Packgefäße.

Nach der Versenkung der Flotte in Scapa-Flow forderte Frankreich zugleich mit der Übergabe von weiteren 5 Kreuzern die Auslieferung aller leeren, aus Zink gefertigten Munitions-Packgefäße, die zu vielen Tausenden in Wilhelmshaven und Mariensiel lagerten; der Gegenwert sollte auf Reparationskonto gutgeschrieben werden. Die Auslieferung erfolgte jedoch nicht, sie wurde vielmehr von Renken geschickt hintertrieben. Dieser ließ die Gefäße zerstören, das Zink in Blöcken einschmelzen und dann mit Hilfe der Firma Ellerbroek Wilhelmshaven verkaufen, es handelte sich dabei schätzungsweise um 7 bis 800 Tonnen Zink von erheblichem Werte. Der Erlös wurde in Devisen umgetauscht, teils auch in Aktien angelegt und von den Abt.-Leitern von BW bei den »schwarzen Fonds« verwaltet.

Artillerie-Munition.

Sehr umfangreich waren die 1922/23 erfolgten Verschiebungen von Artillerie-Munition, die in großer Menge vor der Zerstörung bewahrt worden ist; sie wurde zum kleinen Teil verkauft, zum größten Teil der eigenen Marine wieder zugeführt. Neben Renken haben sich hierbei Feuerwerks-Kapitän a. D. Woiczinski, Fw.-Kaptlt. a. D. Goullon und der verstorbene Fw. Kaptlt. a. D. Lange vom Artillerie-Depot Wilhelmshaven besondere Verdienste erworben. Es handelte sich hierbei um solche Mengen, daß damit die Schießübungen der 8,8 cm und 10,5 cm Geschütze der Marine bis 1926 im wesentlichen durchgeführt werden konnten, ohne daß auf die eigentlichen Übungsbestände zurückgegriffen wurde.

Bei dem großen Umfange dieser Munitionsmengen war es naturgemäß außerordentlich schwierig, während des Wirkens der Kontrollkommissionen die Munition ihren Blicken zu entziehen. Auf langen Güterzügen verladen stand die Munition in Wilhelmshaven jederzeit bereit, in kürzester Zeit von einem Depot zum anderen, von einem Fort zum anderen verschoben zu werden, damit bei den oft kurzfristig angesetzten Besichtigungen die Kommissionsmitglieder nicht plötzlich auf diese Züge stießen.

Einmal trat dieser Fall dennoch ein. Bei einer überraschend angesetzten Besichtigung wurde die Kommission eines Morgens auf ihrem Wege von einem Güterzug aufgehalten, auf dem gerade gegen 10 Millionen Infanteriepatronen verschoben werden sollten. Der französische Hauptmann Viel fragte erregt nach der Herkunft dieser Munition, die er noch nicht gesehen habe. In dieser heiklen Lage wies Renken geistesgegenwärtig auf den zufällig im Hafen liegenden französischen Dampfer hin, der die Ausrüstung der abgelieferten 5 Kreuzer abholen sollte, und sagte ruhig: »Diese Munition ist ja für Ihren Dampfer bestimmt!« Ein wütender Blick des Franzosen, ein Lächeln des englischen Kommissionsmitgliedes, und

A 005607

H2302 – 0011

H2302 – 0012

die Besichtigung nahm ihren Fortgang. Die Munition war gerettet; wahrscheinlich wird noch jetzt damit geschossen.

Wie geschickt auch im übrigen Fw.-Kaptlt. a. D. Renken während dieser ganzen Zeit gehandelt hat, zeigt eine Bemerkung des Commanders Fenshow der Marinekommission B, Stabschefs bei Charlton, mit dem Renken scheinbare gute Beziehungen unterhalten hatte. Beim Verschwinden der Kontrollkommission im Jahre 1924 sagte Fenshow zu Renken etwa folgendes:

»Wir müssen uns jetzt trennen, und Sie sind froh, daß wir weggehen; Sie haben keine schöne Aufgabe gehabt, wir auch nicht. Eins muß ich Ihnen sagen: Sie dürfen nicht denken, daß wir glaubten, was Sie gesagt haben. Sie haben kein einziges wahres Wort gesagt, aber Sie haben Ihre Auskunft so geschickt erteilt, daß wir Ihnen glauben konnten, und dafür danke ich Ihnen.«

b. Hand- und Maschinenwaffen.

Waffenlager beim Marinearsenal Kiel.

Eine Hinterziehung von Handwaffen zur Rettung vor der vom Feindbund geforderten Zerstörung hat nach dem Kriege in allen Marinestandorten mehr oder weniger umfang- und erfolgreich stattgefunden. Eine besondere Bedeutung erhielt diese Maßnahme in Kiel, wo es sich um beachtliche Werte handelte; ihre Erhaltung stellte eine wesentliche Verstärkung unserer uns zugestandenen Waffen dar.

Fw. Kapt. a. D. Jung.

Hier hatte Feuerwerkskapitän a. D. Jung ein großes Lager an Waffen und Gerät beim Marinearsenal Kiel angelegt, das mehrere tausend Gewehre und Hunderte von Maschinengewehren, daneben verschiedenes optisches Gerät und Minenmaterial umfaßte.

Die nötigen Geldmittel für die Instandhaltung dieser Waffen wurden in derselben Weise beschafft wie unter 2a geschildert; auch hier wurden überzählige Artilleriegeräte ins Ausland verschoben. Der Ubootsmaschinist Selmer stellte für den Transport ein Boot, das die Geräte nach Dänemark zur Speditionsfirma Bendix in Kopenhagen brachte. Dort wurden sie von der Firma Daugs & Co. wahrgenommen und nach Finnland, Estland, Schweden und sogar nach China verkauft; vertragsgemäß gehörten 60 % von dem Erlös der Marine und 40 % den Firmen als Ersatz für Unkosten und als Verdienst.

Verlegung nach Kiel-Wik.

Verrat des Waffenlagers.

Im Sommer 1922 mußte das Waffenlager beim Arsenal aus Raummangel nach den Marineanlagen Kiel-Wik umtransportiert werden. Nach dem Umtransport sind die Waffen von einem irregeleiteten Arsenalarbeiter an das englische Mitglied der Riacc

A 085608

H2302 – 0013

(Naval Inter-All. Contr.-Com.) Gruppe Kiel gegen einen Judaslohn verraten worden. Der Arbeiter konnte ermittelt und wegen Landesverrats einer gerechten Zuchthausstrafe zugeführt werden. Aber auch gegen den leitenden Beamten, Feuerwerkskapitän a. D. Jung und dessen Sekretär wurde ein Verfahren wegen Vergehens gegen das Gesetz über die Entwaffnung der Bevölkerung anhängig gemacht, welches allerdings am 10. 7. 1923 mit einem Freispruch endigte.

Strafverfahren gegen Jung.

Vergrößerung des Lagers.

Trotz der durch die Offiziere der Niacc nach diesem Verrat verschärft einsetzenden Kontrolle und trotz der Widerstände in der damaligen Staatsführung gelang es, einen großen Teil der verratenen Waffen zu erhalten und den Beständen weitere Waffen in erheblichem Umfange aus allen Teilen des Reichs zuzuführen. Neben Jung hat sich hierbei der Leutnant der Marine Protze um die Verwaltung und Vermehrung des Waffenlagers besonders verdient gemacht.

Lt. d. M. Protze.

K. Kapt. Kolbe.

Vor allen Dingen ist es dem Kommandeur der Küstenwehrabteilung III, K. Kapt. Kolbe, zu verdanken, daß in den Marineanlagen Kiel-Wik, und zwar im Arresthaus und dem Wirtschaftsgebäude A und B, Räume zur Verfügung gestellt wurden, die endlich eine unauffällige, vor allem aber einheitliche Zusammenfassung von Waffen und Gerät ermöglichten.

Von besonders vertrauenswürdigen Leuten des Marinearsenals Kiel wurden diese Räume unter Leitung des Baurats Kelm in unauffälliger Weise hergerichtet; von ebensolchen Leuten sind dann die Waffen eingeordnet und instandgehalten worden.

Schwierige Instandsetzungsarbeiten.

Eine besondere Sorge verursachte hierbei die sachgemäße Wiederherrichtung und das Neuanschießen aller dieser Waffen verschiedenster Herkunft; nicht selten wurden die Bedingungen nicht erfüllt, sodaß das Anschießen mehrfach wiederholt werden mußte. Bei diesen Arbeiten ist Fw.-Kapt. a. D. Jung besonders durch einen seiner Beamten, den technischen Obersekretär Schweingruber, unterstützt worden.

Minenmaterial.

Bezüglich des anfangs erwähnten Minenmaterials ist noch zu sagen, daß dieses überzählige Gerät hauptsächlich in Leichtern aufbewahrt wurde, die besondere Decknamen hatten. Bei Kontrollen durch die Niacc leistete der Werftbesitzer Kolbe von der Firma Stocks & Kolbe in Kiel wertvolle Hilfe durch kostenlose Gestellung eines Dampfers, den er selbst führte. Bei drohender Kontrolle nahm der Dampfer die Leichter in Schlepp und fuhr nach Sonderburg, wo Kolbe eine Werft besaß; hier blieb der Schleppzug so lange, bis die Luft in Kiel wieder rein war.

A 035559

Fw. Lt. a. D. Horn.

Im Jahre 1927 übernahm der Feuerwerksleutnant a. D. Horn, Waffenreferent beim Stationskommando Kiel, die Leitung des Waffenlagers, das inzwischen die Bezeichnung »Marineeigene Wirtschaftsbestände des Marinearsenals an Waffen und Gerät« oder kurz »Wirtschaftslager Kiel« erhalten hatte.

Wirtschaftslager Kiel.

Horn bemühte sich, das Wirtschaftslager weiter auszubauen, die Waffen, soweit nötig, in kriegsbrauchbaren Zustand zu versetzen und so zu erhalten. Sämtliche Dienststellen erhielten Befehl, alle überzähligen, also schwarzen Waffen an die inzwischen in I. Mar.-Artl.-Abtlg. umbenannte Küstenwehrabteilung III als Tarnstelle abzugeben, von wo sie an das Wirtschaftslager weitergeleitet wurden; durch Abgabe von Waffenbeständen einzelner Güter wurde der Bestand des Lagers noch wesentlich erhöht.

Maßnahmen bei einer Kontrolle.

Im Jahre 1928 wurde, da mit einer nochmaligen Kontrolle durch den Feindbund zu rechnen war, bezüglich des Wirtschaftslagers nachstehende Maßnahme getroffen:

Mit einem Verrat des Wirtschaftslagers mußte gerechnet werden. Für den Fall der Ansage einer Kontrolle war daher von der Marineleitung ein Stichwort festgesetzt, bei dessen Eingang das Lager bis auf 2 400 Gewehre sofort durch Soldaten geräumt und in einen vom Marinearsenal Kiel bereitgestellten Prahm gebracht werden sollte, der dann in See geschleppt wurde.

Die 2 400 Gewehre sollten im Wirtschaftslager belassen werden, um der Kontrollkommission nicht ein leeres Lager zeigen zu brauchen; dieses konnte dann als Reparaturstelle für die Waffen der Landmarineteile bezeichnet werden. Hierfür hatte Horn diesen Dienststellen im Jahre 1928 eine Empfangsbescheinigung gegeben. Bei einer Kontrolle hatten nun diese Marineteile den scheinbar abgegebenen Teil ihrer Sollwaffen selbst zu tarnen, d. h. aus dem Bereich der Dienststelle verschwinden zu lassen. Leider konnte dies Verfahren nicht auf Maschinenwaffen angewendet werden, da der Feindbund eine Nummernliste von sämtlichen der Marine zugestandenen M. G. besaß.

Bewaffnung für Flugzeuge.

Dafür wurde das Wirtschaftslager aber zur Lagerung einer Bewaffnung für Flugzeuge herangezogen. Von 1928 ab rollten von der Marineleitung verschiedene Ausrüstungsteile für Flugzeuge (Drehkränze, M. G., Bombenabwurfapparate, Zielapparate, Sehrohre, Peilscheiben usw.) an, die zunächst in Kisten belassen wurden. Ab 1930 wurde das Wirtschaftsgebäude B in Kiel-Wik zur Unterbringung der Flugzeugausrüstung hergerichtet und die Geräteaus-

H2302 – 0014

A 085613

stattung für etwa 60 Flugzeuge zusammengestellt. Die Einlagerung mußte besonders geheimnisvoll erfolgen, damit ein Bekanntwerden vermieden wurde.

Waffen für Pillau.

Im Jahre 1930 wurde ein geringer Teil des Wirtschaftslagerbestandes über See nach Pillau gesandt; diese Waffen waren als zusätzliche Ausrüstung für die Marine in Ostpreußen im Mob.-Fall bestimmt. Auch diese Waffen mußten seinerzeit getarnt in der Kaserne Pillau eingelagert und durch das Mar.-Artl.-Depot verwaltet werden.

Auflösung des Wirtschaftslagers.

1933 erfolgte auf Befehl der Marineleitung die Auflösung des Wirtschaftslagers Kiel-Wik und des Zweiglagers Pillau. Die Flugzeugausrüstungen wurden an den Fliegerhorst Holtenau, alle übrigen Waffen und Geräte an das Marinearsenal Kiel rechnungsmäßig überwiesen.

Bei Auflösung des Wirtschaftslagers waren nachstehende Waffenbestände vorhanden:

1 570	Gewehre 98,
1 374	Karabiner 98 a,
6 806	Seitengewehre 98/05 und 84/98,
142	Flugzeug-M. G. (bewegliche und starre),
125	M. G./08 (Heeres- und Marinemodell),
12	M. G. 08/15,
47	Maschinenpistolen,
605	Mauserpistolen,
57	Pistolen 08, kurze und lange,
334	Sternsignalpistolen, einläufig,
145	Sternsignalpistolen, doppelläufig,
60	Flugzeugausrüstungen.

Vorstehende Waffen waren 1933 bei Beginn der verstärkten Ausbildung grundüberholt und mit vollständigem Zubehör vorhanden; der erhöhte erste Bedarf an Waffen und Gerät konnte hierdurch mühe- und kostenlos gedeckt werden.

3. Einschränkung der Zerstörungsarbeiten auf Helgoland.

Forderung des VV.

Der Artikel 115 des VV sah außer der Zerstörung der Befestigungen und militärischen Anlagen auf der Insel Helgoland die restlose Beseitigung der »Häfen« vor; unter Häfen war gemäß VV zu verstehen: die Nordostmole, die Westmole, die äußeren und

H2302 – 0015

A 035611

inneren Wellenbrecher und die Geländeteile, die innerhalb dieser Wellenbrecher dem Meere abgewonnen sind. Praktisch bedeutete dies die Zerstörung des gesamten Hafengeländes mit allen Anlagen seewärts der Linie a-b (s. Plan) auf den Grund. — Plan

Überwachungsausschuß des Feindbundes.

Zur Überwachung dieser Zerstörungsarbeiten war vom Feindbund gemäß Ziffer 1 des Ausführungsprotokolls zum VV ein größtenteils aus englischen Offizieren bestehender Ausschuß eingesetzt, der auch zu entscheiden befugt war, welcher Teil der die Küste gegen die Meeresunterspülung schützenden Werke beibehalten und welcher zerstört werden sollte.

Deutscher Ausschuß für den Abbau

Diesem Ausschuß stand ein ebensolcher deutscher gegenüber, der sich zusammensetzte aus dem Präsidenten Klett (später Rieckert) vom Landesfinanzamt Unterweser, dem Direktor der Biologischen Anstalt auf Helgoland Professor Dr. Heinke, später Professor Dr. Mielk, dem Kreisarzt von Meldorf Dr. Bellguth und dem Vorstand der Bauabteilung auf Helgoland Marineoberbaurat Eckhardt als technischem Mitglied.

Abbauplan des Oberbaurats Eckhardt.

Oberbaurat Eckhardt hatte für die Zerstörungsarbeiten einen Abbauplan aufgestellt, der für die Arbeit 7 Jahre vorsah; er hatte dabei jedoch wiederholt und in mehreren Denkschriften zum Ausdruck gebracht, daß die verlangte Zerstörung in diesem Umfang nicht durchführbar wäre, weil die Molen einen wesentlichen Schutz für die Düne darstellten, und Bauwerke, die dem Uferschutz dienten, könnten nach dem Ausführungsprotokoll erhalten bleiben.

Kampf der Ausschüsse.

Es entspann sich nun ein zäher Kampf zwischen den beiden Ausschüssen, bei dem die deutschen Vertreter hartnäckig um eine möglichst weitgehende Erhaltung der wertvollen Hafenanlagen rangen. Oberbaurat Eckhardt führte dabei noch aus, daß das Hafengelände, wenn es seines Schutzes gegen die Angriffe des Meeres, also der Molen und Ufermauern beraubt sein würde, im Laufe der Zeit durch die Wellenwirkung ganz von selbst abgetragen würde; eine Zerstörung dieses Geländes erübrige sich daher.

Entscheidung des Überwachungsausschusses.

Nach langem Hin und Her gab der gegnerische Ausschuß seine Entschließungen etwa, wie folgt, bekannt:

1. Das Hafengelände braucht nicht fortgebaggert zu werden, die Ufermauern müssen aber beseitigt werden.
2. Von der Westmole dürfen 350 m, von der Ostmole 500 m vom Anfang an gerechnet, stehen bleiben. Zur Erhöhung des

A 005613

H2302 – 0016

Schutzes, den die Ostmole für die Düne gibt, braucht die Strecke von Punkt 500 bis Punkt 800 nur bis — 3, das heißt bis 3 m unter Niedrigwasser zerstört zu werden.

3. Von den zu zerstörenden Molenteilen — Westmole von Punkt 350 bis zum Ende und Ostmole von Punkt 800 bis zum Ende — brauchen die Trümmer nur bis Niedrigwasser fortgeräumt zu werden.

4. Die beiden Kraftwerksgebäude, darunter das eine bombensichere, dürfen bestehen bleiben; die starken Maschinen müssen aber beseitigt werden. Dafür werden Maschinen aufgestellt, die gerade dem Strombedarf der Gemeinde genügen.

Gegenüber diesen Zugeständnissen verlangte die Interalliierte Kommission Beendigung der Zerstörungsarbeiten in einem Zeitraum von 3 Jahren. Später wurde noch weiter zugestanden, daß der Ostmolenkopf als Schiffahrtszeichen bestehen bleiben könnte.

Marinehafenbaurat a. D. Barelmann.

Leiter der Abbruchsarbeiten, die vom Reichsvermögensamt, später Reichsbauamt Helgoland, einer Dienststelle des Landesfinanzamtes Unterweser, ausgeführt worden sind, war der Marinehafenbaurat a. D. Barelmann, jetzt Oberbaurat beim R. L. M. Er hat später die Verhandlungen mit den einzelnen Mitgliedern des gegnerischen Ausschusses größtenteils selbständig geführt, und es ist wohl sein Verdienst, wenn auch bei Zerstörung der Festungsanlagen gewisse Milderungen der Bedingungen zugestanden worden sind. Es war allerdings auch bei den ersten Verhandlungen des Deutschen Ausschusses mit dem feindlichen immer wieder betont worden, daß die Insel Helgoland fraglos stark in ihrem Bestande geschädigt würde, wenn die beabsichtigten Sprengungen in vollem Umfange durchgeführt würden.

Zugeständnisse des Überwachungsausschusses.

Der Überwachungsausschuß machte deshalb für das Oberland folgende Zugeständnisse:

1. Die zu zerstörenden Bauwerke brauchen nur bis auf die Grundmauern gesprengt zu werden; letztere wurden also nicht gesprengt.

2. Die Verbindungshohlgänge zwischen den einzelnen Festungswerken brauchten nur zum Teil zerstört zu werden und wurden teilweise nur mit Beton verfüllt.

3. Die Räume, in denen sich die Kraftzentralen für Nord- und Südgruppe befanden, blieben erhalten.

H2302 – 0017

A 035614

H2302 – 0018

4. Der Tunnel wurde nur an den beiden Häuptern gesprengt und in der Mitte durch eine Betonplombe geschlossen. Außerdem wurde erlaubt, daß in dem Tunnel zur Beförderung von Baustoffen, Kohlen und Lebensmitteln nach dem Oberlande ein kleiner Stollen von 2 qm Querschnitt (1 m × 2 m) hochgeführt wurde.

5. Die sogenannte Raumanlage, große vom Unterlande (Hafengelände) aus in den Felsen getriebene Kellerräume, die zur Unterbringung von Minen, Torpedoköpfen und Munition für leichte Seestreitkräfte gedient hatten, blieb als Ganzes erhalten. Wand- und Deckenbekleidung wurde allerdings durch Sprengung restlos beseitigt; auch mußte nach Sprengung der Eingänge weiter nach dem Innern eine 60 m Betonplombe eingesetzt werden.

   Durch völliges Zubetonieren wäre die Raumanlage für spätere Verwendung völlig unbenutzbar geworden, ebenso wie eine Sprengung dieser Anlage für den Bestand der Insel sehr schädlich gewesen wäre.

6. Ein Teil des Unterstandes der Falmbatterie durfte für eine seismographische Station bestehen bleiben.

7. Da auf Helgoland starker Wohnungsmangel herrschte, durften sämtliche militärischen Hochbauten auf dem Oberlande erhalten bleiben. Hierzu gehören z. B. die 3 Kasernen mit großen Exerzierschuppen, das Offizierkasino, die Offizier-, Deckoffizier- und Unteroffizier-Wohnhäuser sowie das Lazarett.

Durch diese Zugeständnisse ist bei den jetzt in Angriff genommenen Ausbauarbeiten auf dem Oberland eine Ersparnis von rd. 1½ Millionen ℳ eingetreten.

Auf dem beigefügten Plan ist alles, was zerstört worden ist, schwarz schraffiert; schwarz ausgefüllte Bauten sind stehen geblieben. Beim Hafengelände ist gegenüber der ursprünglichen Forderung, seewärts der Linie a-b alles zu zerstören, das Gebiet zwischen dieser Linie und der blauen Umrandung erhalten geblieben.

Plan

Wenn die einschneidenden Bestimmungen des Artikels 115 des VV im Laufe der Verhandlungen eine erhebliche Abschwächung erfahren haben, wenn eine schwere Gefahr für unser Felseneiland abgewendet worden ist und ein Wiederausbau des Hafens auf vorhandenen Grundlagen beginnen konnte, so ist das dem Geschick unserer deutschen Vertreter bei dem Kampf der beiden Ausschüsse zu verdanken.

A 03502

H2302 – 0019

II. Selbständige Rüstungsmaßnahmen hinter dem Rücken der Reichsregierung und der gesetzgebenden Körperschaften.

(Von 1923 bis zum Lohmann-Fall 1927).

In Befolgung einer »Politik der produktiven Pfänder« schritt die Regierung Poincaré am 11. Januar 1923 zur Besetzung des Ruhrgebietes mit der Begründung, daß Deutschland vorsätzlich seine Reparationspflichten nicht erfüllt habe.

Dieser Rechtsbruch rüttelte nicht allein die betroffene Bevölkerung auf und rief ihren heldenhaften passiven, später in Einzelaktionen recht aktiv gewordenen Widerstand hervor, er durchwühlte auch das ganze übrige Deutschland. In Flammenschrift leuchtete die Mahnung, aus dem jetzigen Zustand der Wehrlosigkeit nicht durch weitere Untatigkeit einen Zustand der Ehrlosigkeit werden zu lassen.

Wenn bei der Marine bis dahin die Losung: »Rettung vor Zerstörung« gelautet hatte, so verbanden sich jetzt Kopf und Hand zum »Kampf gegen den Friedensvertrag« und versuchten, unter Umgehung oder Nichtbefolgung seiner Vorschriften, den Grund zur Stärkung unserer Kampfmittel zu legen.

Nach Lage der Dinge konnte es sich hierbei immer nur um Maßnahmen begrenzten Ausmaßes handeln; ihr Wert lag außer der Bedeutung auf seelischem Gebiet vor allem in der Erhaltung der Kriegserfahrungen, Schulung von Personal und einer industriellen Vorbereitung für den Ernstfall.

1. Versuch einer personellen Stärkung der Reichsmarine.

Beim Kommando der Marinestation der Nordsee entstand im Herbst 1923 der Gedanke, die Verteidigungskraft der Reichsmarine durch Einstellen von Soldaten über den VV hinaus zu stärken. Diese Maßnahme war so gedacht, daß eine behelfsmäßige Ausbildung von etwa 3 Monaten Dauer durchgeführt werden sollte; dann sollten die Freiwilligen entlassen und durch neue ersetzt werden.

A 055616

H2302 – 0020

Der Gedanke stammte vom Chef der Marinestation der Nordsee Konteradmiral Bauer; seine Durchführung erfolgte durch Werbemaßnahmen des Stationskommandos. Dazu reisten der Chef des Stabes, Korvettenkapitän Lützow, und andere Offiziere und Persönlichkeiten in Ostfriesland, Oldenburg, im Regierungsbezirk Stade und im Staat Bremen umher, hielten Vorträge, sammelten Geldmittel und warben Freiwillige. Der Zustrom war erfreulich; die Geheimhaltung gelang in höherem Maße als in damaligen Zeiten erwartet werden konnte. Neben K. Kapt. Lützow erwarben sich damals besondere Verdienste Hauptmann im Generalstabe von Sodenstern und Marinepfarrer Ludwig Müller.

Erst als die Lage in Deutschland stabiler geworden war und die an sich bewährten Vorsichtsmaßnahmen unvorsichtiger gehandhabt wurden, gelangten Nachrichten an die Sozialdemokratische Partei, die ihrerseits durch den Abgeordneten Hünlich den Einsatz eines Reichskommissars forderte. Obwohl die Freiwilligen aus privat aufgebrachten Mitteln regelmäßig bezahlt und bekleidet wurden, gelang es, dem Reichskommissar zu beweisen, daß eine solche Maßnahme, wie sie von der Sozialdemokratischen Partei angegeben war, gar nicht durchgeführt wurde. Dazu mußten jedoch weitgehend neue Stammrollen, Personalhefte, Führungsbücher, Verpflichtungsscheine usw. aufgestellt werden, mit denen der Tatbestand verschleiert werden konnte. Hierbei machten sich besonders Korvettenkapitän Wilhelm Rümann, Oberleutnant zur See Girke und Leutnant der Marine Grönemeyer verdient; letztere beiden stellten in Tag- und Nachtarbeit die neuen Papiere auf. Die Verpflichtungsscheine und sonstigen Unterschriftsleistungen der damals dienenden Freiwilligen wurden von diesen mit gefälschten, häufig vorkommenden Namen selbst freiwillig geleistet; sie wollten damit beweisen, daß sie nichts verraten würden, da sie sich selbst wegen Urkundenfälschung strafbar gemacht hatten.

Es blieb dann jedoch nichts anderes übrig, als die letzte eingestellte Gruppe tatsächlich als Berufssoldaten in die Reichsmarine zu übernehmen. Auf diese Weise wurde eine Anzahl von Freiwilligen, die gar nicht Berufssoldaten werden wollten, gezwungen, 12 Jahre zu dienen; auch die Tat dieser Soldaten verdient anerkannt zu werden.

Insgesamt sind in den Jahren 1924 und 1925 etwa 600 Freiwillige kurzfristig zu Soldaten ausgebildet worden, deren Heranbildung in Gruppen zu etwa 30 durchgeführt wurde.

A 005017

H2302 – 0021

2. Beitrag zur Stärkung des vaterländischen Gedankens im Volk.

Die beim Kommando der Marinestation der Ostsee ebenfalls betriebenen Aufbauarbeiten in personeller Hinsicht zielten mehr allgemein auf eine Stärkung des vaterländischen Gedankens im Volke hin. Es galt in den Wirren der Zeit diejenigen Männer zu unterstützen, die noch soldatisches Denken außerhalb ihres eigenen Pflichtenkreises betätigten, und somit dazu beizutragen, daß der Gedanke der Wehrhaftmachung und des Sichauflehnens gegen alle Mächte der Innenpolitik und der Versklavung durch den Feindbund nicht nur am Leben erhalten, sondern auch gestärkt wurde.

Vaterländische Verbände.

Die von dem verstorbenen Vizeadmiral a. D. Dominik erfolgte Zusammenfassung der vaterländischen Verbände in Kiel, die zum Teil zu jener Zeit erst aufgezogen wurden (Ehrhardt, Studentischer Waffenring, Stahlhelm) fand daher die volle Unterstützung des Stationskommandos, wo die Betreuung in den Händen des 1. Admiralstabsoffiziers Korvettenkapitän Schuster lag. Die nötigen Mittel standen aus dem unter Teil I Ziffer 2b erwähnten Waffenverkauf zur Verfügung.

Vaterländische Arbeitervereine.

Die gleiche Unterstützung erfuhren die vaterländischen Arbeitervereine, die damals zunächst auf dem Marinearsenal, dann auf der Germaniawerft und anderen technischen Instituten in Kiel entstanden. Hier waren Männer tätig, die unter Einsatz ihrer Person — auch in wirtschaftlicher Beziehung — an die Arbeit gingen und entgegen dem Zeitgeist und den praktischen politischen Strömungen in der deutschen Arbeiterschaft neben dem nationalen und sozialen Gedanken auch den der Wehrhaftigkeit pflegten.

Nordmarkhilfe.

Anfang 1925 gründete K.-Kapt. Schuster, geleitet von dem Gedanken, die Idee der Wehrhaftmachung und der Selbsthilfe auch in möglichst weite Kreise des noch gesund empfindenden Bürgertums hineinzuleiten bzw. sie zu kräftigen, wo sie noch bestand, die sogenannte Nordmarkhilfe. Er wurde dabei unterstützt von Marinepfarrer Müller, dem verstorbenen Handelskammerpräsidenten Andersen und dem Direktor der Kieler Bank, Glahn.

Die Nordmarkhilfe war eine Vereinigung vaterländisch und wehrpolitisch denkender Männer aus allen Ständen und Berufskreisen Kiels, die nur durch das Wort geworben wurden. Es war zunächst in der Handelskammer unter irgendeiner Deckbezeichnung

A 035628

H2302 – 0022

eine Versammlung von je einem Vertreter der verschiedenen Berufe aufgeboten, in der Marinepfarrer Müller die mehr geistig-seelische Bearbeitung der Gemüter vornahm, worauf K.-Kapt. Schuster dann die praktischen Ziele der Nordmarkhilfe auseinandersetzte. Durch Werbung der einzelnen Vertreter wuchs die Zahl der Mitglieder in den nächsten Wochen auf rund 200, von denen jeder sich verpflichtete, monatlich einen bestimmten Beitrag an die Nordmarkhilfe zu zahlen. Auf diese Weise gewann das Stationskommando weitere Mittel zur Durchführung seiner besonderen Aufgaben.

Von der Tatsache des Bestehens dieser Organisation wurden von Schuster sowohl der Chef des Stabes, der verstorbene Korvettenkapitän Meusel, wie auch der Stationschef, Konteradmiral Frhr. von Gagern, in großen Zügen unterrichtet; beide hielten sich jedoch auf seine Bitte frei von irgendeiner genaueren Kenntnis, weil sie bei der damaligen politischen Lage jederzeit imstande sein mußten, offiziell jede Mitarbeit an der unerlaubten politischen Tätigkeit des K. Kapt. Schuster abzuleugnen.

Die Nordmarkhilfe wurde 1928 durch Eingriff von Berlin aufgehoben, nachdem von sozialdemokratischen Spitzeln eine gewisse Kenntnis der Dinge an Reichstagsabgeordnete übermittelt worden war.

3. Unternehmungen des Kapitäns zur See Lohmann.

Im Herbst 1927 hörte die Öffentlichkeit zum ersten Male von einem Seeoffizier, der sich als Leiter einer wichtigen Abteilung der Marineleitung in allerlei nicht zu seinem Amtsbereich gehörende Geschäfte eingelassen und dabei Schiffbruch erlitten habe.

Die Diskussion in Presse und Reichstag über den Lohmann-Fall nahm den damaligen Gewohnheiten entsprechend breitesten Raum in der Öffentlichkeit ein und kannte in der Verurteilung dieses vielgeschmähten Offiziers keine Grenzen.

Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, allein vom soldatisch-militärischen Standpunkt aus das Werk des Kapitäns zur See Lohmann kritisch zu prüfen, seine Absichten, Beweggründe und Erfolge nur unter diesem Gesichtskreis zu betrachten und ans Licht zu rücken, was unberechtigt dem Dunkel der Vergessenheit zu verfallen drohte.

Die Gerechtigkeit verlangt, daß, wo früher der Behandlung dieses Falles breitester Raum gewidmet war, auch jetzt ausführlicher auf jene Vorgänge eingegangen wird.

A 005019

H2302 – 0023

Sondermittel der Marine.

Der Marine standen aus der Abwicklung des Krieges und seiner Folgeerscheinungen gewisse, aus dem Ruhrfonds später noch verstärkte Sondermittel zur Verfügung, deren Verwaltung dem Kapt. z. S. Lohmann, bei Kriegsende Dezernent im Reichsmarineamt, ab Oktober 1920 Chef der damaligen Seetransportabteilung der Marineleitung (BS genannt) übertragen wurde. Diese Persönlichkeit erschien dem damaligen Chef der Admiralität, Admiral Behnke, alle Gewähr dafür zu bieten, daß die Sonderfonds zweckentsprechend und wirtschaftlich verwandt würden.

Kapt. z. S. Lohmann.

Zur Persönlichkeit des Kapt. z. S. Lohmann ist folgendes zu sagen:

Als Sohn des früheren Generaldirektors des Norddeutschen Lloyd hatte er manches von dem Weitblick mitgebracht, der den Hanseatengeist so wertvoll macht, und dieser Weitblick gibt allen seinen Unternehmungen das Gepräge.

Beim Umsturz wirkte er auf Grund seiner persönlichen Kenntnisse und Beziehungen bei der **Demobilisierung der rund 2 700 Hilfsschiffe** mit und war behilflich, finanzielle Schädigungen des Reiches nach Möglichkeit zu verhüten. Zum großen Teil seiner direkten und indirekten Arbeit war es zu verdanken, daß dem Reiche ohne Führung langwieriger und teurer Prozesse viele Millionen erspart wurden.

Auf Grund seiner Dienstaufgabe nahm er auch an den **Waffenstillstandsverhandlungen** teil; seiner geschickten Verhandlungsart auf dem englischen Linienschiff »Herkules« am 8. Dezember 1918 gelang es, die Auswirkungen der Waffenstillstandsbedingungen für die deutschen Reedereien möglichst erträglich zu gestalten. Hier lernte er die ganze Brutalität und Niedertracht unserer Gegner kennen, und unter dem Eindruck dieses Tages gab er dem früheren »Emden«-Kommandanten, Kapitän zur See von Müller, in einer Aussprache sein Wort, mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln und Fähigkeiten die Entente-Bedingungen zu bekämpfen und zu mildern sowie an der Erneuerung und Befreiung unseres Vaterlandes mitzuarbeiten.

Im Einvernehmen mit der Waffenstillstandskommission richtete Lohmann 1919 den sogenannten **Panac-Verkehr** ein, der es den deutschen Reedereien ermöglichte, trotz der immer noch bestehenden Seesperre einen für Deutschlands Erneuerung lebensnotwendigen Überseeverkehr aufzunehmen. Nicht weniger als 1 000 Erlaubnisscheine zum Passieren der Blockade sind durch seine Hände gegangen; dem Reich sind dadurch die ersten unbedingt nötigen Zufuhren, den Reedern die ersten Verdienstmöglichkeiten zu damals sehr günstigen

A 035620

H2302 – 0024

Frachten, den Besatzungen und Hafenarbeitern Arbeitsmöglichkeit gegeben worden.

Auch den **Kriegsgefangenenaustausch** über See organisierte Lohmann auf 18 Schiffen mit 150 Reisen; nach Beendigung dieser Transporte gelang es ihm, die hierfür benutzten ehemaligen deutschen Schiffe mit schriftlicher Zustimmung des Königs von England zurückzukaufen, ein Unternehmen, daß den Reedern zuerst unmöglich erschien, als Ausgeburt der Fantasie und undurchführbar bezeichnet, dafür um so höher anerkannt wurde, als die ersten Schiffe tatsächlich in Deutschland eintrafen.

An der **Rückgabe der Prisen- und Embargoschiffe** nahm L. tätigen Anteil; mit großen Schwierigkeiten holte er den Reedern ihre Schiffe aus Rußland zurück und schloß dazu mit den Bolschewiken einen Vertrag, den diese noch später als für Deutschland überaus günstig und für sie ebenso ungünstig bezeichneten. —

Folgende Unternehmungen hat Kapt. z. S. Lohmann geschaffen bzw. mitfinanziert, die ihm geeignet erschienen, die Wehrfähigkeit des deutschen Reiches und insbesondere die Kampfmittel der Reichsmarine direkt oder indirekt zu stärken.

a. Erste Gruppe.

Entsprechend dem vom Reichswehrminister Groener am 10. 3. 28 dem Reichstag vorgelegten Bericht über Art, Umfang und Abwicklung der sogenannten Lohmann-Unternehmungen seien hier als erste Gruppe diejenigen Maßnahmen behandelt, die L. auf Grund und im Rahmen der ihm bei Zuweisung der Ruhrgelder von dem damaligen Chef der Marineleitung erteilten Generalermächtigung zur zweckentsprechenden Bewirtschaftung und Verausgabung dieser Sondermittel getroffen hat.

Navis G. m. b. H.

Um eine Mittelperson zu den von ihm finanzierten Unternehmungen zu haben, gründete L., der als Geldgeber aus naheliegenden Gründen nicht in Erscheinung treten durfte, als erstes die Navis G. m. b. H., die später in dem von L. erworbenen Haus Lützow-Ufer 3 (s. auch unter c, Grundstückspolitik) untergebracht war. Diese Gesellschaft hat in der Folge als Tarn- und Verwaltungsstelle für die Mehrzahl seiner Vorhaben gedient.

Motorschnellboote.

Frühzeitig erkannt L. den Wert von leistungsfähigen kleinen, mit Torpedos armierten Motorschnellbooten für eine an Schiffszahl und Kampfkraft beschränkte Marine. Da jedoch in dem Bau derartiger Fahrzeuge ein Verstoß gegen den VV gesehen wurde,

A 05621

H2302 – 0025

Travag.

modernisierte L. aus Sondermitteln alte, aus dem Kriege stammende Motorboote und rief 1924 die Travag (Travemünder Yachthafen A. G.) auf dem Priwall und auf der Landseite mit dem Zweck ins Leben, große Motorboote zu bauen und damit gleichzeitig einen Liegeplatz während der Travemünder Woche zu erhalten; hierdurch sollten Interessenten angereizt werden, dieser Gesellschaft Bauaufträge zu geben. L. hat hier die Motoryacht »Hansa« als Typboot eines schnellen Minensuchbootes bauen lassen, das zugleich als U-Bootsjäger und Wachboot geeignet war. Er hoffte, daß nach Vorführung des Bootes vor Motor-Yacht-Interessenten zuverlässige Personen zum Bau gleicher Boote veranlaßt würden.

Die mit diesen schnellen Motorbooten ausgeführten Versuche rechtfertigen die in diesen Bootstyp gesetzten Erwartungen und haben die spätere Schnellbootsentwicklung wesentlich erleichtert.

Die Travag ist bei der Abwickelung der Lohmann-Unternehmungen verkauft worden. Neuerdings schweben Erwägungen über einen Erwerb der Anlagen durch das R. L. M.

Spanisches Interesse.

Die Fortschritte im Schnellbootswesen hatten zur Folge, daß L. bei einem Besuch in Spanien den König für diese Frage interessieren konnte, so daß er um Aufstellung einer Denkschrift über die praktische Verwendung von Schnellbooten in Spanien gebeten wurde. Diese wurde auf Veranlassung und nach den Richtlinien von L. durch K. Kapt. Canaris verfaßt mit dem Erfolge, daß die spanische Marine eine größere Anzahl von Schnellbooten in Deutschland bestellen wollte. Durch diesen Auftrag sollte erreicht werden, daß unsere Beziehungen zu diesem befreundeten Staat gestärkt, seine Kampfmittel vermehrt würden und unsere Bootsbau- und Motorenindustrie neue Aufträge erhielt, die gleichzeitig eine Stärkung der Handelsbilanz bedeuteten; bei dem Bau und den Probefahrten wollten wir zugleich Erfahrungen für unsere eigenen Neubauten sammeln. Der Umsturz in Spanien hat diese Pläne leider nicht zur Durchführung kommen lassen.

In dieses Gebiet fällt auch die auf Veranlassung von Kapt. z. S. Lohmann und K. Kapt. Canaris mit Reichsmitteln finanzierte und von dem spanischen Großindustriellen Echevarrieta durchgeführte Errichtung einer Torpedofabrik in Cadiz, in welcher der Bau von 1000 spanischen Torpedos vertragsgemäß vorgesehen war. Da sich die Leitung in Händen deutscher Konstrukteure befand, bestand für die deutsche Marine die Möglichkeit, in die Fortentwicklung der Torpedowaffe laufend Einblick zu nehmen.

Zugleich sollte der zum Bau der Fabrik gegebene Kredit der Förderung der deutschen Exportindustrie dienen, und zwar einer

A 005022

seits durch die Einrichtung der Fabrik seitens deutscher Firmen, andererseits u. a. dadurch, daß die auf diese Weise gewonnenen und von dem spanischen Chef der Marineleitung Salas sehr geförderten Verbindungen die Einführung deutscher Feuerleitungsanlagen auf spanischen Schiffen ermöglichten.

Die Fabrik ist 1933 in unfertigem Zustand vom spanischen Staat übernommen worden. Der dabei zum Teil und zwar in Devisen zurückgezahlte Kredit in Höhe von 17 700 engl. Pfund ist der Marine zugeflossen und kam ihr für die Finanzierung ihrer Kreuzer-Auslandsreisen sehr zu statten. Einen weiteren Betrag von 1 Million Peseten erhielt die deutsche Botschaft zur Verwendung für dienstliche Zwecke, wodurch ebenfalls eine Erleichterung der deutschen Devisenlage eintrat.

Daß die recht schwierige finanzielle Liquidierung dieses Unternehmens gelang, ist neben der Tätigkeit der Vertreter des Reichsrechnungshofes, Geh. Reg. Rat Dr. Müller und Min. Amtm. Ahrens, vor allem dem tatkräftigen Sicheinsetzen des von der Marine mit der Abwicklung der Lohmann Unternehmungen mitbetrauten Ob. Reg. Rates Dr. Eckhardt zu verdanken.

Hochseesportverband Hansa.

Um die Schnellboote im Ernstfall auch bemannen zu können, wurde 1925 mit Hilfe von V. der Hochseesportverband Hansa, Präsident Vizeadmiral a. D. von Trotha, mit dem Sitz in Berlin gegründet; eine Schule, die Hanseatische Yachtschule, wurde in Neustadt an der Lübecker Bucht in einem umgebauten Hotel eingerichtet. Zweck dieser Gründung war, junge Leute auf Klein- und Motorbooten auszubilden und damit Lust und Liebe zur See zu erwecken; gleichzeitig erhielten die Schüler eine erste Funkausbildung.

In der Lohmann Abwicklungszeit erfolgte die Abgabe der Anlagen an die Finanzverwaltung. Die Schule hat danach noch eine Reihe von Jahren mit einem Reichszuschuß aus Sondermitteln der Marine ihre Tätigkeit weiter betrieben und hunderten von jungen Leuten eine erste seemännische Ausbildung gegeben. Jetzt ist die Anlage wieder von der Kriegsmarine übernommen und wird zur U-Bootsschule ausgebaut.

Hypothek an den Motor-Yachtklub von Deutschland.

Um das Motorbootswesen weiter zu fördern gab V. 1926 eine Hypothek von 60 000,— *R.M* an den Motor-Yachtklub von Deutschland, Präsident Admiral a. D. Hoymann, damit der Klub die von der Travag gebauten Motorbootstypen seinen Mitgliedern zum Ankauf empfehlen sollte. V. hatte weiter die Hoffnung, daß dadurch Personal zum Minenräumen im Kriegsfall gewonnen wurde.

A 005623

H2302 – 0026

Baltische Segelschiffs-Reederei.

Im Jahre 1925 beteiligte sich Lohmann finanziell an der Gründung der Baltischen Segelschiffs-Reederei in Lübeck mit dem Ziel, einen Bau von gut ausgerüsteten und für die Kriegsmarine verwendbaren Motorseglern zu fördern und um gleichzeitig die Ausbildung von Jungmannschaften zu betreiben.

Das Unternehmen ist bei der späteren Lohmann Abwickelung aufgelöst worden.

Ausländische Reederei-Beteiligung.

Ferner beteiligte sich L. an der Gründung einer ausländischen Reederei, wobei er hoffte, sich der zahlreichen Vertretungen dieser Reederei im Ausland zur Vorbereitung von Etappenstationen und der Schiffe für Zufuhren bedienen zu können.

Wenn auch die geschäftlichen Verbindungen mit der Firma jetzt gelöst sind, so hat sich der Besitzer doch persönlich bereit erklärt, Beziehungen weiter zu pflegen, die für den Kriegsfall einmal von Bedeutung sein können. Die auf den Auseinandersetzungsbetrag vor Jahresfrist erfolgte weitere Teilzahlung von 3000 englischen Pfund (Rückflüsse aus der Lohmann Abwicklung stellte das R.F.M. der Marine zur Verfügung) kam uns für die Finanzierung der Reisen unserer Auslandskreuzer sehr gelegen.

Reederei Sirius.

Auch an der Gründung der Fischdampfer-Reederei Sirius in Bremerhaven, Geschäftsführer Kaptlt. a. D. Seiffert, hat sich L. finanziell beteiligt. Zunächst wurde ein Fischdampfer gebaut, um einen Typ zu schaffen, der zugleich für den Krieg geeignet ist, andere wurden dazu gekauft. Sie alle erhielten Funkentelegraphie, so daß sie im Kriege für Marinezwecke sofort eingesetzt werden konnten.

Die Reederei ist später an die Stadt Bremerhaven verkauft worden.

Caspar-Werke.

1926 kaufte L. in Travemünde die Caspar-Werke, die damals aus Mangel an Aufträgen vor der Stillegung standen. Die Fabrik wurde für Flugzeugerprobungszwecke eingerichtet und bildete später einen wichtigen Teil des Reichsverbandes der deutschen Luftfahrt-Industrie. Über ihre Bedeutung für die Luftfahrt siehe unter Teil II, Ziffer 5.

Travemünder Flughafen-gesellschaft.

Bei einem weiteren Unternehmen, der Travemünder Flughafen-Gesellschaft, war L. die treibende Kraft, die den Lübecker und Hamburger Senat unter Hinweis auf einen Transozeanluftverkehr mit Travemünde als östlichem Endpunkt zur Gründung veranlaßte. Selbst nicht finanziell beteiligt, vermochte er das R.V.M. zu veranlassen, von Reichswegen dies Unternehmen zu unterstützen, das

H2302 – 0027

A 035624

H2302 – 0028

später beim Anlaufen der Luftwaffe diesen so günstig gelegenen und gut ausgestatteten Flughafen bereitstellen konnte. Die Gesellschaft ist jetzt vom R. L. M. übernommen.

Geländestreifen an der Lübecker Bucht.

Im Zusammenhang mit diesem Unternehmen steht der Erwerb eines an der Südostseite der Lübecker Bucht gelegenen Landstreifens für den Fiskus durch Lohmann mit dem Gedanken, ihn zur Vergrößerung des Flughafens in Travemünde zu benutzen. Auch für eine Flugzeugfabrik erschien L. die Lage günstig; er hat darüber mit den Dornier Werken verhandelt.

Der Landstreifen gehört noch heute dem Reichsfiskus und wird vom R. L. M. für die Anlage eines Luftzeugamtes verwendet.

Interessen für Dornier und Maybach.

Erwähnt sei in diesem Zusammenhange die in die Jahreswende 1926/27 fallende ideelle Interessennahme von L. an den Dornier-Werken in Friedrichshafen. Als spiritus rector hat er bewirkt, daß diese Werke eine Zweigstelle auf Schweizer Gebiet anlegten und somit in der Lage waren, größere Aufträge, vor allem aus dem Ausland, hereinzunehmen und auf diese Weise reichere Erfahrungen zu gewinnen, die dem Unternehmen später außerordentlich zugute gekommen sind. Hierdurch ist überhaupt der Bau größerer Flugzeuge (z. B. Wale und Superwale) erst möglich geworden, die uns damals verboten waren. L. hat hierbei die Unterstützung der Werke durch das Reich (R. V. M.) betrieben und war die treibende Kraft in der Förderung ihrer Konstruktionen.

Auch den Maybach-Werken hat L. ein Reichsdarleben vermittelt.

Auf diese Weise hat L. zum mindesten bewirkt, daß beide Werke leichter über die erste schwere Anlaufzeit hinweggekommen sind.

Tankschiffbau.

Besondere Beachtung verdienen seine Bemühungen um eine Erhöhung der deutschen Tankschiffstonnage.

Von der Wichtigkeit und Notwendigkeit einer gesicherten Ölversorgung Deutschlands im Ernstfall durchdrungen und eingedenk des Ausspruches eines französischen Heerführers: „Jeder Tropfen Öl ist ebenso viel wert wie ein Tropfen Menschenblut!“, strebte Lohmann eine wesentliche Erhöhung des geringen deutschen Anteils von 1927 nur 1% am Welttankschiffraum an. In der Erkenntnis, daß die Beschaffung von Tankschiffen zu Lasten des Marinehaushalts aus etatpolitischen Erwägungen unzweckmäßig, ihre Bewirtschaftung für Marinezwecke allein nicht wirtschaftlich erfolgen könne, suchte L. durch stille Interessennahme des Marinefiskus an einer besonders geeigneten Tankschiffsgesellschaft in Form einer Reichsgarantie sein Ziel zu erreichen. Ihm schwebte dabei

als Beispiel die Anglo-Persian-Oil-Co. vor, die mit ihren 300 Fahrzeugen, darunter vielen Tankern, mit einer Transportfähigkeit von über 1 Million t damals als ölwirtschaftliche Abteilung der englischen Admiralität galt.

Einen unmittelbaren militärischen Nutzen versprach sich L. aus der Verwendung dieser Tankschiffe als Flugzeugträger und Mutterschiffe für einsetzbare Minenraumboote.

So kam es gegen 1925 zur Gründung der »Berliner« und der »Bremer Oltransport G. m. b. H.« sowie des »Befrachtungskontors G. m. b. H.«, die sämtlich von dem jetzigen Staatsrat und Führer der Seeschiffahrt, K. Kapt. a. D. Eßberger, durch dessen eigne »Atlantic Tank Reederei« bewirtschaftet wurden.

Die für den Ankauf von 3 alten und den Bau von 6 neuen Tankschiffen notwendigen Gelder wurden dadurch aufgebracht, daß L. den Bankgeldgebern eine Reichsgarantie zur Verfügung stellte. Diese Stellen gaben den Kredit nicht ungern, weil auf diesem Wege gleichzeitig den um Arbeit sehr besorgten Werften, Weser-Werft in Bremen sowie der in deutschen Händen befindlichen Danziger Schichau-Werft insgesamt etwa 15 Millionen *RM* an Aufträgen zugeführt wurden. In Bremen erfuhren die Kreditverhandlungen eine ausdrückliche Förderung durch den Senat (Finanzsenator Böhmers).

Die aufgenommenen Banktredite wurden nach Abwicklung der Lohmann-Unternehmungen teilweise zurückgezahlt; die fiskalischen Interessen an den genannten Tankgesellschaften sind 1935 durch eine einmalige Zahlung des Staatsrates Eßberger abgelöst worden.

Lohmann vermittelte damals ferner noch die Finanzierung eines weiteren bei Schichau Danzig gebauten Tankschiffes »Hansa«, das in der Abwicklungszeit von der Reichsmarine übernommen worden ist und heute noch im Marinedienst verwendet wird.

Als militärischer Erfolg dieser ganzen Aktion ist zu buchen, daß die Tankschiffe noch heute in Fahrt sind und — abgesehen von ihrer schon erwähnten besonderen militärischen Verwendung für den Ernstfall als wertvoller Bestandteil unseres Tankschiffraumes zur Verfügung stehen. Sie geben nicht nur hunderten von Volksgenossen Arbeit und Brot, sondern tragen auch durch ihre Deviseneinnahmen, soweit sie für fremde Rechnung fahren, zur Stärkung unserer Handelsbilanz als unsichtbarer Export bei.

H2302 – 0029

A 0056 26

H2302 – 0030

b. Zweite Gruppe.

Die zweite Gruppe der Lohmann-Unternehmungen bildet die Phöbus-Film-Angelegenheit, bei der Kapt. z. S. Lohmann teilweise im Einverständnis mit seinen Vorgesetzten, teilweise ohne deren Wissen und Willen gehandelt hat. Es ist dies sein zweifellos am meisten hervorgetretenes Unternehmen, das auch den Anlaß zu der für die Marine damals so überaus peinlichen Aufdeckung seiner verschiedenen Beteiligungen gegeben hat.

Phöbus-Film-Ges.

Um die Jahreswende 1923/1924 nahm Lohmann Verbindung mit der Phöbus-Film-Gesellschaft auf, der namhafte Beträge aus seiner Hand, teils direkt, teils durch Vermittlung von Bankkrediten, zugeflossen sind, wobei L. die Bürgschaft selbst übernommen oder ihre Übernahme durch das Reich betrieben hat.

L. sah in dem national zuverlässigen Film ein besonders geeignetes Mittel für die Erneuerung des deutschen Geistes und eine werbende Verbreitung des vaterländischen Gedankens. Er erkannte weiter den Wert einer geheimen, im Dienste des Reiches stehenden und in rein deutschen Händen befindlichen Filmpropaganda; ihm schwebte dabei die Äußerung eines Entente-Heerführers aus dem Kriege vor, daß der Film mehrere Armeekorps ersetzt habe.

Lohmann beabsichtigte ferner, den Auslandsapparat der Phöbus-Film-Gesellschaft zu benutzen, um das militärische Nachrichtensystem gerade in denjenigen Orten des Auslandes auszubauen, an denen unauffällig Vertrauensleute nicht gehalten werden konnten, für die aber ein Nachrichten- und Agentendienst besonders in Frage kam.

Die Direktion ihrerseits hoffte mit Hilfe der von L. beschafften Mittel ihre darniederliegende Produktion wieder heben und dabei ihre Geschäfte auf Rußland ausdehnen zu können, wohin L. gerade eine Studienreise ausgeführt hatte.

Richtlinien der Zusammenarbeit.

Nach den Richtlinien, die Lohmann mit dem Geschäftsführer verabredet hatte, sollten die Filme, ohne eine ausgesprochene Tendenz zu zeigen, in unauffälliger Form dafür sorgen, daß das gesamte deutsche Volk, besonders in seinen widerstrebenden Teilen, allmählich wieder zu einer gesunden natürlichen und nationalen Auffassung zurückkehrte und die Kreise, die dem Internationalismus und dem Schmutz verfallen waren, sich auf sich selbst besinnen und wieder national empfinden lernen sollten. Daneben sollte das Volk auf die Notwendigkeit einer Landesverteidigung und Seegeltung hingewiesen werden.

A 005627

Ferner sollten die Filme geeignet sein, bei einem Verkauf ins Ausland Verständnis für wahres deutsches Wesen zu erwecken, das noch aus dem Kriege stammende Vorurteil gegen das Deutschtum zu beseitigen und deutscher Art wieder Anerkennung zu verschaffen. Sämtliche Phöbus-Theater sollten es ablehnen, antideutsche Filme zu spielen, und die Direktion sollte innerhalb der Filmverbände darauf hinwirken, daß auch die übrigen Filmgesellschaften sich diesen Forderungen anschlössen. Außerdem war noch verabredet, daß für Fälle der Not (innere Unruhen, Kriegsgefahr) entsprechende Filme bereitgehalten würden, um auf Anweisung der Regierung entsprechend auf die Massen einzuwirken.

Soweit aus den Akten festzustellen ist, hat die Direktion, in deren Besitz sich u. a. das Berliner Capitol, das Marmorhaus und das große Kino im Europahaus befanden, es verstanden, sich an diese Richtlinien zu halten.

c. Dritte Gruppe.

Die dritte Gruppe der Lohmann-Unternehmungen umfaßt diejenigen Geschäfte kaufmännisch-wirtschaftlicher Art, die L. ganz auf eigene Verantwortung getätigt hat. Es handelt sich hierbei um Maßnahmen von finanziell untergeordneter Bedeutung, deren militärischer Wert zunächst auch noch nicht erkennbar war, von denen L. sich jedoch einen Vorteil für die Marine, jedenfalls aber für das Reich versprach. Daß L. hierbei niemals persönliche Vorteile erstrebt hat, soll, wie auch die ehrengerichtliche Untersuchung damals festgestellt hat, als selbstverständlich wiederholt werden; als er 1930 starb, hinterließ er so wenig, daß seine Witwe nicht einmal die Nachlaßverbindlichkeiten davon decken konnte.

Lohmann hat größten Wert auf eine ordnungsmäßige Buchführung gelegt, bei der er in dem Reg.-Oberinspektor Schneider eine wertvolle Stütze fand und die auch vom Reichsrechnungshof keine Beanstandung erfahren hat. Mag L. auch durch die Eigenart der Verhältnisse gezwungen gewesen sein, mit einem Deckapparat zu arbeiten, so war in Wirklichkeit seine Rechnungsführung und -legung einwandfrei. Dies hat auch die Anerkennung des für die Untersuchung des Lohmann-Falles eingesetzten Reichskommissars Staatssekretär i. R. Fritze gefunden, der meinte, wenn sich alle »Affären« im Deutschen Reich auf eine so gute Buchführung stützten wie diese, so könnte man von Glück sagen.

Im Vordergrund stehen hier folgende 2 Unternehmungen, die Lohmanns großes Interesse für alle Fragen bekunden, die mit der Schiffahrt zusammenhängen.

H2302 – 0031

A 005838

Bergungs-Studiengesellschaft.

1924 beteiligte L. sich an einer Bergungs-Studiengesellschaft. Diese betrieb Versuche mit dem Kiwull'schen Eisbergungsverfahren, bei dem ein gesunkenes Schiff durch chemischen Vorgang vereist werden und durch den dadurch gewonnenen Auftrieb an die Wasseroberfläche kommen sollte. L. hielt eine solche Erprobung für wertvoll für die Marine; außerdem wollte er die ihm bekannten guten Beziehungen des durch die Erprobung des Schleppsegels bekanntgewordenen Erfinders Kiwull zu russischen Kreisen seinen marinepolitischen Plänen nutzbar machen. Das Projekt ist später nicht weiter verfolgt worden.

Neustädter Slip G. m. b. H.

Ende 1925 beteiligte sich L. an der Gründung der Neustädter-Slip-G. m. b. H., die aus der Wagria-Werft, Gebr. Klahn G. m. b. H., gebildet wurde und als Reparaturwerft für die Boote der Yachtschule sowie als Motorenlehrwerkstatt dienen sollte. Auch hat L. eine von der Travag unabhängige zweite Reparaturwerkstatt für die Schnellboote der Marine sicherstellen wollen, was ihm mit Rücksicht auf die zu erwartende Luftgefahr im Ernstfall geboten schien.

Eine gesunde wirtschaftliche Grundlage für diese Gesellschaft erblickte L. nach zweckmäßigem Ausbau ihrer Anlagen in dem Bau von Hochseefischerbooten und von Motoren für die Landwirtschaft.

Die in den Betrieb gesetzten Hoffnungen erfüllten sich jedoch nicht, so daß die Gesellschaft bei der Lohmann-Abwicklung liquidierte.

Neuerdings hat die Kriegsmarine die Anlagen erworben und baut sie als Reparaturwerft für die Boote der U-Bootsschule aus (s. unter 3a, Hochseesportverband Hansa). So hat auch dieses Unternehmen im Endziel noch seine nutzbringende Verwendung gefunden.

Spiritus-Betriebsstoff-Patent.

Vorübergehend wandte L. mit Rücksicht auf die Betriebsstofflage in Deutschland sein Interesse der Finanzierung und Verwertung eines Spiritus-Betriebsstoff-Patentes zu, das den Zweck hatte, uns von ausländischen Betriebsstoffen unabhängig zu machen. Es handelte sich hierbei um die Verwendung eines Gemisches von Spiritus mit einer geheimen chemischen Ingredienz, welche eine enge Verbindung von Spiritus mit Wasser bewirken sollte, um so einen einheimischen, aus Kartoffeln gewonnenen Treibstoff zu erhalten.

Die Marine-Konstruktions-Abteilung hat später damit weitere Versuche zwecks Verwendung bei der Reichsmarine gemacht, die jedoch ergebnislos verlaufen sind.

A 035039

H2302 – 0033

Grundstückspolitik.

Das weitschauende Interesse von Lohmann für alle Fragen erwies sich in der Einleitung und Verfolgung einer klar erkannten Grundstückspolitik. 2 Häuser in unmittelbarer Nähe des R. W. M. wurden als geeignete Objekte, sei es für seine eigenen Unternehmungen, sei es für spätere Zwecke der Marineleitung, von ihm erworben. Das eine Haus, Lützowufer 3, ist jetzt vom O. K. H. besetzt; das andere, Tiergartenstr. 16 (Haus der Presse), hat kürzlich sein Hintergelände für den Erweiterungsbau des R. K. M. hergegeben. L. tätigte den letzteren Kauf, weil damals die Amerikanische Botschaft das Haus erwerben wollte und er diese unmittelbare Nachbarschaft zur Marineleitung nicht für tragbar hielt; zugleich beurteilte er die Lage für eine etwaige Erweiterung des R. W. M. günstig. Weitschauend hatte er hierbei den Gedanken, im Kriegsfall zum Schutz gegen Luftangriffe von diesem Haus aus unter den Tiergarten gehen zu können und dort ein unterirdisches R. W. M. einzurichten.

Huragan-Mühlen-Patent.

Zum Schluß sind noch einige andere Unternehmungen zu nennen. Lohmann glaubte einen Gewinn darin zu sehen, wenn er sich an der Ausbeutung des Huragan-Mühlen-Patents beteiligte, einer für die Kohlenstaubfeuerung wichtigen und in Reederei- und Werftkreisen sehr interessierenden Erfindung. L. hat in Amerika vermöge Verwendung des Patents im Dienst dieser Feuerungsart auf großen Anklang bei den Gegnern des Öltrustes gerechnet; auch die Entwicklung für den Gebrauch auf Kriegsschiffen beurteilte L. günstig.

Die praktische Ausnutzung des Patentes entfiel jedoch, weil es sich in polnischen Händen befand.

Erzgewinnungs-Gesellschaft.

Finanzielle Erfolge versprach sich L. von einer nicht allzu großen Beteiligung an einer Erzgewinnungsgesellschaft im Erzgebirge. Die Bedeutung eines solchen Unternehmens für die Volkswirtschaft allgemein und die Rüstungsindustrie im besonderen liegt auf der Hand; es wird auch jetzt noch als aussichtsreich beurteilt. Durch Mutungen ist erhebliches Erzvorkommen festgestellt worden; Vorstudien wurden finanziert und durchgeführt.

Damals ist das Vorhaben nicht weiter verfolgt worden, weil zu seiner Durchführung soviel Kapital gehörte, daß es nicht rentabel erschien; die bis dahin geleisteten Vorhaben wurden an das zuständige sächsische Ministerium abgegeben.

Berliner Bacon-Gesellschaft.

Bei seiner Beteiligung an der Berliner Bacon-Gesellschaft, die sich mit der Herstellung und Vertrieb von Bacon (gepökeltes und geräuchertes Schweinefleisch) befaßte, folgte Lohmann dem Einfluß von Ratgebern, die sich davon große finanzielle Erfolge zur

H2302 – 0034

Verwendung für militärische Zwecke versprachen. L. glaubte auch, daß der Massentransport von Bacon nach England, wie Dänemark ihn seinerzeit betrieb, ebenfalls von Deutschland geleistet werden könne und dann den Bau schnellaufender Transportschiffe zur Folge haben würde; die dergestalt erfolgte Vermehrung der Handelsflotte sei für den Kriegsfall von großer Bedeutung.

Ferner hielt L. es für möglich, in den örtlichen Vertretungen der Gesellschaft im Auslande Vertrauensleute zu gewinnen, die für die Organisation der Zufuhr aus dem neutralen Ausland nach Deutschland wichtig wären. —

Rückblick.

Die militärische Würdigung der Lohmann-Unternehmungen ist zu Ende. Bei einem kritischen Rückblick wäre es verfehlt, ein einzelnes Unternehmen aus der Reihe seiner z. T. hochfliegenden Pläne herauszugreifen; man muß als Soldat und Kamerad dem Kapitän zur See Lohmann schon Glauben schenken, wenn er Ende 1927 erklärte:

»Eine ganz natürliche, einfache, im Fahneneid begründete und durch die Ereignisse seit 1918 bis aufs fanatische gesteigerte Vaterlandsliebe ist die alleinige Triebfeder und Ursache meines Handelns. Unter diesem Gesichtspunkte allein müssen meine Handlungen von Dezember 1918 ab bis zum heutigen Tage als eine fortlaufende Kette innerlich zusammenhängender, geistig voneinander abhängiger Handlungen beurteilt werden, die als Einzelhandlung nicht voll verständlich sind.«

Es mag wohl ein Fehler sein, daß L. in seinem fanatischen Unternehmungsgeist zu viel angepackt hat und in seltener Verantwortungsfreudigkeit ganz allein hat durchführen wollen, und der Staatssekretär i. R. Fritze sagt sicher mit Recht in seiner Denkschrift über den Lohmann-Fall:

»Sein Beginnen ist revolutionär zu nennen. Wäre sein Plan geglückt, so wäre vielleicht einmal der Zeitpunkt eingetreten, an dem er auf seinem begrenzten Gebiet als Held des Tages dastehen konnte. Er hat zuviel Töpfe ans Feuer gestellt und merkte deshalb nicht, wenn es in einem der vielen Töpfe anbrannte oder überkochte.«

Bestehen bleibt, daß dem überwiegenden Teil seiner Unternehmungen ein beachtlicher militärischer Wert beizumessen ist, der noch jetzt und — wenn man seine Verdienste bei der später zu behandelnden U-Bootsfrage betrachtet — gerade jetzt als Grundstock der schnellen Aufbauarbeiten von besonderer Bedeutung ist.

A005631

H2302 – 0035

4. Vorbereitung für das Wiedererstehen der deutschen U-Bootswaffe.

Auf dem Gebiete der U-Bootswaffe war nach Durchführung der Waffenstillstandsbedingungen und Unterzeichnung des VV jede praktische Weiterarbeit in Deutschland unmöglich. Trotzdem ist es gelungen, bereits $3^1/_2$ Monate nach der am 16. März 1935 erklärten Wiederherstellung der Wehrhoheit des Reiches, und zwar am 29. Juni 1935 das erste U-Boot, und im ungefähren Abstand von je 8 Tagen laufend weitere U-Boote in Dienst zu stellen, so daß sich am 1. Oktober 1935 zwölf U-Boote mit ausgebildetem Personal in Dienst befanden.

Am 7. März 1936, dem kritischen Augenblick der militärischen Besetzung der demilitarisierten Zone an der Westgrenze, standen 18 in Dienst befindliche U-Boote zur Verfügung, von denen 17 bereits aus dem Erprobungsverhältnis entlassen waren und die im Bedarfsfalle ohne weiteres an der französischen Küste bis zur Gironde hätten eingesetzt werden können.

Die Erklärung für diese erstaunliche Tatsache ergibt sich aus folgender zusammenfassenden Schilderung.

U-Bootsprojekte für Japan.

Schon im Jahre 1920 waren seitens der Germaniawerft und der Vulkan-Werft die Projekt-Zeichnungen der deutschen U-Kreuzer (U 142) und der Minen-U-Kreuzer (U 117) mit Zustimmung der Marineleitung an Japan verkauft worden, das diese Projekte dem Bau der eigenen U-Kreuzer dieser Größe zugrunde legte. Die Anfertigung der Bauzeichnungen und der Bau der ersten Boote selbst auf der Kawasaki-Werft war unter Aufsicht deutscher U-Bootskonstrukteure der genannten deutschen Werften erfolgt, zum Teil unter persönlicher Leitung des früheren U-Boots-Chefkonstrukteurs der Germaniawerft Dr. ing. h. c. Techel. Bei der Erprobung dieser ersten nach dem Kriege nach deutschen Projekten gebauten U-Boote im Auslande betätigte sich in den Jahren 1925 bis 1928 mit Zustimmung der Marineleitung der Kaptlt. a. D. Bräutigam (Robert), der auf diese Weise seine als Mitglied der früheren Unterseeboote-Abnahmekommission erworbenen wertvollen Erfahrungen frisch erhalten konnte.

Gründung des J. v. S.

1922 wurde auf Betreiben von K.Kapt. a. D. Bartenbach und dem kürzlich verstorbenen K.Kapt. a. D. Blum mit Zustimmung des Chefs der Marineleitung Admiral Behnke durch die Germaniawerft, Weser-Werft und Vulkan-Werft Hamburg-Stettin

A 035632

H2302 – 0036

ein deutsches U-Boots-Konstruktionsbüro als holländische Firma „Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw“ (J. v. S.) in Den Haag gegründet. Als kaufmännischer Direktor wurde K. Kpt. a. D. Blum, als technischer Direktor Dr. Techel (s. o.) berufen; die Kopfzahl der Ingenieure und Konstrukteure des J. v. S. betrug etwa 30.

Für die Marineleitung war der Zweck dieser Gründung, ein leistungsfähiges deutsches U-Boots-Konstruktionsbüro zusammenzuhalten und durch praktische Arbeit für ausländische Marinen in ständiger Übung und auf der Höhe der technischen Entwicklung zu erhalten.

2 U-Boote für Türkei.

1925 gelang es dem K. Kapt. a. D. Blum, als erste praktische Aufgabe für das J. v. S. den Auftrag der türkischen Marine für den Bau von zwei 500 t-U-Booten nach den Projekten des J. v. S. für die holländische Werft Fijenoord in Rotterdam hereinzuholen. Ermöglicht wurde dies gegenüber den wesentlich niedrigeren Preisen der ausländischen, insbesondere französischen und italienischen Konkurrenz aber nur dadurch, daß der Chef der Seetransportabteilung der Marineleitung, Kapt. z. S. Lohmann, dem J. v. S. einen Zuschuß von fast 1 Million Mark gab.

Eintritt der Marineleitung in das J. v. S.-Konsortium.

Darüber hinaus erklärte sich die Seetransportabteilung der Marineleitung bereit, dem J. v. S. in Notjahren weitere Zuschüsse bis zur Höhe von 120 000,— *RM* jährlich zu gewähren, wofür sie sich für die Dauer des Vertragsverhältnisses eine 28 %ige Konsortialbeteiligung und den Vorsitz im Konsortium des J. v. S. einräumen ließ. Dieser Zuschuß ist nur einmal, und zwar Ende 1927, in Anspruch genommen worden; die damalige Zahlung erfolgte mit Einverständnis des Reichsfinanzministers und des Präsidenten des Rechnungshofes aus der Lohmann-Abwicklung.

Kapt. z. S. Lohmann war durch K. Kapt. Canaris auf das J. v. S. und die besondere Wichtigkeit der Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen U-Boots-Konstruktionsbüros für den künftigen Wiederaufbau einer deutschen U-Bootswaffe aufmerksam gemacht worden. Lohmann hat sich zu der erwähnten finanziellen Unterstützung des J. v. S. ganz auf eigene Verantwortung entschlossen, und es ist sein besonderes Verdienst, hierdurch die Tätigkeit des U-Boots-Konstruktionsbüros in Gang gebracht und seine Lebensfähigkeit sichergestellt zu haben; ohne diese Voraussetzung wäre die so kurzfristige und auf Anhieb erfolgte Schaffung der neuen U-Bootswaffe im Jahre 1935 unmöglich gewesen.

A 035633

H2302 – 0037

Mentor Bilanz G. m. b. H.

Die Vertretung der Marineleitung im Konsortium des J. v. S. und die notwendigerweise streng geheim zu haltende Verbindung zwischen der Marineleitung und dem J. v. S. in Holland geschah durch eine fingierte Firma in Berlin, die Mentor Bilanz G. m. b. H., deren Geschäftsführer von 1925 bis 1927 K. Kapt. a. D. Morath, dann Oblt. z. S. a. D. Schottky war. Parallel dazu wurde im Juni 1927 von der Konstruktionsabteilung der Marineleitung die Technische Abteilung der Mentor Bilanz G. m. b. H., Leiter Marinebaurat a. D. Schürer, ins Leben gerufen, die seitdem das (geheime) technische Unterseeboots-Referat der Marineleitung gewesen ist. Ihr fiel zunächst die Aufgabe zu, das noch vorhandene Material an Zeichnungen zu sichten und zu ordnen und neue Aufgaben durch Konstruktionsaufträge an das J. v. S. durchzuführen. Die hierfür erforderlichen Geldmittel wurden durch fingierte Rechnungen aus dem Versuchsfonds der Konstruktionsabteilung abgezweigt, bis später die Mittel durch einen besonderen geheimen Etat (s. unter Teil III) bereitgestellt wurden.

Igewit.

Nach der Bloßstellung der Lohmann-Unternehmungen wurde auch die nicht bloßgestellte Mentor Bilanz G. m. b. H. und ihre Technische Abteilung liquidiert und durch die Neugründung der Firma Igewit, Ingenieurbüro für Wirtschaft und Technik G. m. b. H. (Leiter Schottky und Schürer), ersetzt. Dieses Büro stellte sich die Aufgabe, sofort und in ständig wachsendem Maße alles irgend Mögliche für das schnellste und wirkungsvollste Wiedererstehen einer kriegsbereiten deutschen U-Bootswaffe vorzubereiten, ohne aber dadurch Marine und Reich zur Unzeit bloßzustellen. Es handelte sich darum, U-Boots-Entwürfe und U-Boots-Bauten, die allen Anforderungen der deutschen Marine entsprachen, vorzubereiten und für diese Aufgabe jegliche Möglichkeiten voll auszunutzen, die sich durch das Bestehen des J. v. S. und durch die Betätigung deutscher Marineberater und -verbindungsleute im Auslande boten.

K. Kapt. a. D. Bartenbach in Finnland.

Bartenbach, der seit 1921 als Berater der argentinischen Marine zusammen mit den Marinebauräten a. D. Schürer und Krankenhagen vergeblich versucht hatte, Argentinien für den Bau von U-Booten nach deutschen Projekten zu gewinnen, hatte 1924 in Finnland eine Tätigkeit als Marineberater aufgenommen.

J. v. S.-Kriegsschiffsbauten in Finnland.

Er setzte dort zunächst den Bau von drei 500 t- und einem 100 t-U-Boot nach J. v. S.-Projekten auf finnischen Werften für die deutsche Marine durch. Die Probefahrten dieser Boote, die z. T. unter der seemännischen Leitung von Oblt. z. S. a. D. Schottky und sämtlich unter der technischen Leitung des Marine-Stabsinge-

AC35634

H2302 – 0038

nieurs a. D. Papenberg durchgeführt werden, konnten zum ersten Male zur praktischen Ausbildung einer kleinen Anzahl aktiver deutscher See- und Ingenieuroffiziere im U-Bootswesen ausgenutzt werden. Später gelang es Bartenbach, auch den Bau zweier finnischer Panzerschiffe nach Projekten des J. v. S. auf der Werft Crichton Vulcan in Åbo zu erreichen. Durch diese finnischen und einige andere ausländischen Aufträge (z. B. 3 U-Boote für Schweden, ein Kreuzerprojekt für Holland) wurde das Weiterbestehen des J. v. S. ohne weitere deutsche Zuschüsse ermöglicht.

Kaptlt. a. D. Niebuhr in Argentinien.

Ein erneuter Versuch, die argentinische Marine für die deutschen U-Bootsprojekte zu gewinnen, erfolgte durch einen kurzen Besuch von K.-Kapt. Canaris in Buenos Aires im Jahre 1928 und die anschließende Entsendung des Kaptlt. a. D. Niebuhr nach Buenos Aires von 1929 bis 1931. Aber auch dieser zweite Versuch mit Argentinien blieb erfolglos.

K.Kapt. Canaris in Spanien.

Unabhängig von den Bemühungen Bartenbachs in Finnland hatte Canaris in Spanien durch persönliche Einwirkung auf den spanischen König und auf Primo de Rivera 1928 die Voraussetzungen geschaffen für den Bau des Typbootes eines ganz den Forderungen der deutschen Marine entsprechenden U-Bootsprojektes von etwa 750 t auf der Werft des Echevarrieta in Cadiz. Als Verbindungsmann in Madrid zwischen der Marineleitung einerseits und der spanischen Marine und Echevarrieta andererseits war 1927 auf Veranlassung von Canaris der Oblt. z. S. a. D. Messerschmidt angestellt worden.

Oblt. z. S. a. D. Messerschmidt.

Admiral Zenker.

Es muß dem damaligen Chef der Marineleitung, Admiral Zenker, unvergessen bleiben, daß er unter den innerpolitischen Verhältnissen jener Zeit, wo Regierung und Reichstag jedem Aufrüstungswillen der Wehrmacht feindlich gegenüberstanden, die Verantwortung auf sich genommen hat, den Vorschlägen von Canaris zu entsprechen.

750 t-Typboot in Spanien.

Um diesen ersten U-Bootsbau der deutschen Marine nach dem Kriege hatte sich im Jahre 1927 außer K. Kapt. Canaris auch Marinebaurat Schotte besonders bemüht und an der Bearbeitung des Vorprojektes beteiligt. Admiral Zenker beauftragte im Herbst 1927 die Marine-Konstruktionsabteilung mit der Durchführung des Baues in Spanien. Von jetzt ab fiel der Technischen Abteilung der Mentor Bilanz G. m. b. H. für den U-Bootsbau im Ausland nicht nur die technische, sondern auch die verwaltungsmäßige Bearbeitung zu, die erhebliche Geldmittel umfaßte.

A-035635

Diese Aufgaben gingen im Herbst 1928 an die Firma Iwewit (s. o.) über. Schottky war der einzige militärische, Schürer der einzige technische Sachbearbeiter der Marineleitung; sie bildeten gewissermaßen die Keimzelle einer neuen U-Bootsinspektion. 1933 kam für U-Bootsmaschinenbau Marinebaurat a. D. Bröking hinzu.

Die Ausarbeitung des Projektes und die Anfertigung der Bauzeichnungen erfolgten beim J. v. S., das hierfür in seinem Personalbestand auf etwa 50 Ingenieure und Konstrukteure erheblich vergrößert wurde. Das Schiffsbaumaterial wurde auf der holländischen Werft Fijenoord in Rotterdam vorbereitet. Die Bauaufsicht und eigentliche Bauleitung auf der Werft in Cadiz erfolgte durch Marinebaurat Schotte (Schiffbau), der für diese Zwecke fiktiv verabschiedet wurde, und durch Marinebaurat a. D. Hey (Maschinenbau). Der Bauaufsicht, die in Wirklichkeit die gesamte Bauleitung unter sehr schwierigen Umständen (primitive Werkstätten usw.) in die Hand nehmen mußte, wurden einige deutsche Ingenieure der J. v. S. und mehrere deutsche Meister der Marinewerft Wilhelmshaven beigegeben. Das diplomatische Geschick, mit welchem Marinebaurat Schotte auf der andalusischen Werft erhebliche Schwierigkeiten zu meistern verstand, verdient besondere Erwähnung.

Echevarrieta. Als Unternehmer des U-Bootsbaus galt nach außen hin Echevarrieta. In Wirklichkeit stellte dieser nur die bescheidenen materiellen und personellen Mittel seiner Werft in Cadiz zur Verfügung (wertmäßig 1/3 des Bootes). Auch hierzu war Echevarrieta, der — wie sich nachher herausgestellt hat — damals vor dem Bankrott gestanden hatte, nur durch einen deutschen Kredit instand gesetzt worden. Die deutsche Marineleitung, hinter dem J. v. S. getarnt, trug dagegen 4/5 der Unkosten.

Das Boot machte nach seiner Fertigstellung 1931 von Cadiz und Cartagena aus, ohne einen wirklichen Stützpunkt zu haben, seine Probefahrten und Tauchübungen unter Leitung von Kaptlt. a. D. Bräutigam, Mar. Stabs-Ing. a. D. Papenberg (später ersetzt durch K. Kapt. (Ing.) a. D. Hülsmann) sowie den Mar. Bauräten Schotte und Hey. Die Mannschaft setzte sich hauptsächlich aus deutschen Offizieren, Ingenieuren, Schiffbau-Studenten und Meistern zusammen, die zum ersten Mal auf einem U-Boot fuhren. Um so bemerkenswerter ist, daß die wesentlichen technischen Bedingungen gut erfüllt und von einer amtlichen spanischen Marine-Kommission bestätigt wurden.

A 605636

H2302 – 0039

H2302 – 0040

Verkauf des 750 t-Bootes.

Das Boot sollte nach Fertigstellung und Erprobung durch die spanische Marine angekauft werden. Durch den Umsturz in Spanien wurde aber diese von der königlichen Regierung gemachte Zusage unwirksam. Erst nach Überwindung großer Schwierigkeiten, die in den verworrenen spanischen Verhältnissen begründet waren, gelang es unter wesentlicher Mitwirkung des — wie oben erwähnt — seit 1927 als Vertrauensmann der Marineleitung in Madrid tätigen Oblt. z. S. a. D. Messerschmidt Ende 1931 das Boot aus Spanien nach der Türkei zu überführen und zu einem angemessenen Preise an die türkische Marine zu verkaufen. Der Kaufpreis deckt die von uns aufgewendeten Unkosten naturgemäß nicht, da der Bau unter den so sehr erschwerenden Verhältnissen unverhältnismäßig viel teurer werden mußte als bei raschem und ungestörtem Bau auf einer leistungsfähigen Werft mit örtlich nicht getrenntem Konstruktionsbüro. Der Unterschied zwischen dem Betrag der aufgewendeten Unkosten und dem Kaufpreis stellt unsere Aufwendung für den Erwerb der Bauzeichnungen zu einem modernen, sehr leistungsfähigen, über die Kinderkrankheiten der Erprobungszeit bereits hinausgewachsenen U-Bootstyp dar.

Dieses nunmehr türkische U-Boot »Gür« ist das Typboot für »U 25« und »U 26« geworden.

Schwalloser Torpedoausstoß.

Der schwallose Torpedoausstoß in der auf unseren heutigen U-Booten vorhandenen Form ist auf Grund der Kriegserfahrungen von der Torpedo-Versuchs-Anstalt (T. V. A.) nach dem Kriege entwickelt und zur Gewinnung praktischer Erfahrungen erstmalig auf dem in Spanien erbauten Boot unter persönlicher Leitung des Leiters der T. V. A., Kapitän z. S. Firth, praktisch erprobt und eingeschossen worden. Es ist bemerkenswert, daß diese Konstruktion — Konstrukteur war der Torpedo-Stabsingenieur a. D. Kunze von der T. V. A. — von Anfang an voll befriedigend arbeitete. Die praktische Erprobung an Bord war aber unentbehrlich, um den Bootstyp und die neuartige Torpedorohr-Konstruktion frontreif zu machen.

250 t-Typboot in Finnland.

1930 gelang es Bartenbach, auch in Finnland die Voraussetzungen für den Bau eines den militärischen Forderungen der deutschen Marine entsprechenden U-Bootes zu schaffen. Der Chef der Marineleitung, Admiral Dr. h. c. Raeder, entschloß sich auf Grund der Vorträge des Chefs des Allgemeinen Marineamts, Konteradmirals Heusinger v. Waldegg, und des Kapitäns Bartenbach zur Hergabe der für den Bau des Bootes in

A 000027

H2302 – 0041

Finnland erforderlichen Mittel. Für dieses Boot wurde ein 250 t-Projekt gewählt, so daß der Betrag von 1½ Mill. *RM* für die Ausführung des Vorhabens genügte.

Grundlegend war dabei die Absicht, einen U-Bootstyp zu schaffen, der die unauffällige Vorbereitung einer möglichst großen Anzahl von Einheiten für denkbar kurzfristigen Zusammenbau gestattete. Der neue Bootstyp mußte also einerseits so klein und billig, dazu so einfach in der Herstellung und Handhabung wie irgend möglich sein; andererseits sollte er sich natürlich als voll kampfkräftig und bei jedem Wetter in Ost- und Nordsee verwendungsfähig erweisen. Dieser Forderung wird der 250 t-Typ in vollem Umfange gerecht, wie der Erfolg inzwischen bewiesen hat.

Das Projekt dieses Typs wurde von der inzwischen durch einige technische Angestellte erweiterten Firma Igewit ausgearbeitet unter Verwendung der bereits auf den deutschen Räumbooten bewährten schnell laufenden Motoren der Motorenwerke Mannheim, für deren Eignung der verstorbene Ministerialrat Laudahn die Verantwortung übernahm. Es war der erste wieder in Deutschland ausgearbeitete und zur Ausführung gelangte U-Boots-Entwurf. Die Durcharbeitung im einzelnen erfolgte durch das J. v. S. mit der Richtlinie, daß nur einfache und erprobte Einrichtungen und Apparate eingebaut werden durften.

Das finnische 250 t-Boot ist das Typboot für „U 1 bis 24" geworden.

„U 1 bis 6" gleichen dem Typboot fast vollkommen; nur die Brücke, die auf dem finnischen Boot dem Wunsche der finnischen Marine entsprechend ausgeführt werden mußte, ist verändert, und der Schiffskörper, der in Finnland zum großen Teil genietet wurde, ist bei den deutschen Booten vollständig geschweißt. „U 7 bis 24" sind zur Erzielung eines verdoppelten Aktionsradius (4000 Meilen) gegenüber dem Typ-Boot etwas verlängert worden und haben gleichzeitig eine Verbesserung der Zentrale und der mittleren Tauchtanks erhalten. Die Änderung wurde nach einem Entwurf der Firma Igewit durch die Deutschen Werke Kiel ausgeführt, die zu diesem Zweck im Jahre 1933/34 ein U-Boots-Konstruktionsbüro in Kiel einrichteten, das sie vom J. v. S. unabhängig machte.

Vorbereitung für schnellen Zusammenbau.

Der Bau und die eingehende Erprobung des Typbootes war die notwendige Voraussetzung dafür, daß 1933/35 die Teile für „U 1 bis 24" lange vor dem Befehl zum Zusammenbau durch J. v. S. und Igewit beschafft werden konnten und dieser selbst so weitgehend vorbereitet wurde, wie es unter voller Wahrung der Geheimhaltung

A 005638

tatsächlich geschehen ist. Die Firma Igewit hatte zu dem Zweck bei den Deutschen Werken Kiel ein großes Lagerhaus gemietet, in dem die bestellten Maschinen, Apparate und Zubehör für 12 U-Boote eingelagert wurden. Sie hatte ferner bei den Deutschen Werken eine Bauhalle errichten lassen, in welcher, dem Einblick von außen entzogen, gleichzeitig 6 U-Boote zusammengebaut werden konnten.

Auch die einzelnen Teile für die beiden 712 t-Boote „U 25 und 26" sind vor der Erteilung des Befehls zum Zusammenbau im geheimen vorbereitet worden. Deshalb nahm der Zusammenbau dieser größeren Boote nur den Zeitraum von 9 bzw. 10 Monaten in Anspruch. Immerhin ist dies ein Beweis dafür, wie notwendig im Interesse eines raschen Wiedererstehens der deutschen U-Bootswaffe gerade der kleine 250 t-U-Bootstyp gewesen ist. Für die etwaige schnelle Beschaffung weiterer zahlreicher U-Bootseinheiten im Ernstfall behält dieser Typ so lange Bedeutung, bis eine neuere Entwicklung fertig vorliegt.

Elektrischer (E)-Torpedo.

Voraussetzung für den Erfolg der U-Bootswaffe im Kriege ist nicht nur der obenerwähnte schwallose Torpedoausstoß, sondern auch ein Torpedo ohne Blasenbahn. Der bei dem heutigen Stande der Torpedo-Entwicklung in Deutschland für den vollkommen unsichtbaren Torpedoschuß allein zur Verfügung stehende elektrische Torpedo verdankt seine zur rechten Zeit für die neuen deutschen U-Boote erfolgte Fertigstellung gleichfalls der Arbeit deutscher Stellen im Ausland und der im Auslande geschaffenen Organisation.

Bereits Ende 1923 nahm die deutsche Marine mit verschiedenen ausländischen Marinen Verbindungen auf mit dem Ziele, die im Jahre 1918 abgebrochene Weiterentwicklung eines spurfreien, elektrischen Torpedos wieder aufzunehmen. Nachdem zunächst mehrere Versuche in dieser Richtung fehlgeschlagen waren, gelang es im Jahre 1927, die Zusammenarbeit deutscher Firmen mit der schwedischen Marine für diese Entwicklung unter stiller Teilnahme der Reichsmarine vertragsmäßig festzulegen.

Die ersten Versuchsschießen fanden im Jahre 1929 in Karlskrona statt und verliefen günstig. Der beteiligten deutschen Akkumulatorenfabrik gelang es, aufbauend auf den Erfahrungen aus dieser Zusammenarbeit, eine hochwertige Akkumulatorenbatterie zu entwickeln. Damit war die wichtigste Voraussetzung für einen militärisch brauchbaren elektrischen Torpedo geschaffen.

Nur durch diese Vorarbeiten war die Möglichkeit gegeben, daß die nach der Machtübernahme sofort in Angriff genommene eigene deutsche Entwicklung eines elektrischen Torpedos so schnell zu einem

A 035639

H2302 – 0042

frontbrauchbaren Torpedo mit Leistungen, die dem schwedischen wesentlich überlegen waren, führte, daß die Belieferung der U-Boote mit dieser neuartigen Waffe mit dem schnellen Bautempo der U-Boote selbst voll Schritt halten konnte.

Eine weitere wichtige Verbindung, die bis in das Jahr 1925 zurückreicht, wurde mit Spanien geschaffen. Auf Veranlassung von Kapt. z. S. Lohmann und K. Kapt. Canaris hatten 1925 der spanische König und Primo de Rivera dem bereits erwähnten Echevarrieta den Auftrag zur Errichtung einer unter deutscher Leitung arbeitenden Torpedofabrik erteilt (s. auch unter II 3a). Der technische Leiter dieser Fabrik, die infolge der innerspanischen Schwierigkeiten und des Umsturzes nicht fertiggestellt worden ist,

T. St. Ing. a. D. Meycke.

sollte der Torpedo-Stabsingenieur a. D. Meycke werden. Dieser hat in Zusammenarbeit mit der Akkumulatorenfabrik A. G. und den Siemens-Schuckert-Werken den 1918 für das Kaliber 50 cm mit allerdings militärisch noch nicht befriedigenden Leistungen einigermaßen frontreif fertiggestellten E-Torpedo in den Jahren seiner Anstellung bei Echevarrieta für das Kaliber 53 cm sorgfältig neu durchkonstruiert. Diese E-Torpedo-Konstruktion von Meycke ist 1932 in drei Exemplaren bei der Firma Pintsch in Fürstenwalde gebaut und auf dem 250 t-Boot in Finnland praktisch erprobt worden.

Im Zusammenhang mit dieser Torpedoentwicklung sind auch die auf den U-Booten notwendigen Sondereinrichtungen erprobt worden; die elektrischen Torpedos benötigen eine Akkumulatoren-Lade-, Lüftungs- und Heiz-Einrichtung für den im Rohr liegenden Torpedo. Auch die hierbei gewonnenen Erfahrungen kamen der deutschen Entwicklung beim Bau unserer U-Boote zu gute.

Kapt. z. S. Ing. a. D. Papenberg.

Von besonderer Bedeutung für die Vorbereitung und den Bau von »U 1 bis 12« war auch die Tätigkeit des Marine-Stabsingenieurs a. D. Papenberg. Dieser hat in vorbildlicher Weise allein mit nur einem deutschen Meister die Bauaufsicht für das 250 t-Boot in Abo ausgeübt und dann auch die technische Leitung der Probefahrten gehabt. Er hat ein wesentliches Verdienst an dem guten Gelingen des Baues und der Erprobung dieses Bootes.

Anschließend an diese Tätigkeit in Finnland übte Papenberg die Bauaufsicht in Kiel für den Zusammenbau der vorbereiteten 250 t-Boote auf den Deutschen Werken und der Germaniawerft aus. Die terminmäßige und einwandfreie Fertigstellung von »U 1 bis 12« ist hauptsächlich seinem technischen Können und seiner un-

A 0350 10

H2302 – 0043

H2302 – 0044

ermüdlichen Arbeitskraft zu verdanken. Papenberg war später beim Oberkommando der Kriegsmarine kommandiert und gehörte zu der von Kapt. z. S. (E) Bartenbach geleiteten Abteilung (f. S. 49).

Ausbildung von U-Boots-Personal.

Für die rasche Herstellung der Kriegsbereitschaft der neuen deutschen U-Boote war aber nicht nur die Bereitstellung der Boote selbst, sondern auch die möglichst gründlich vorbereitete Ausbildung der Besatzungen Voraussetzung. Schon die Probefahrten der ersten finnischen 500 t- bzw. 100 t-U-Boote hatten, wie erwähnt, Gelegenheit gegeben, einige aktive deutsche See- und Ingenieuroffiziere als Mitglieder der Probefahrtsbesatzungen im praktischen U-Bootsdienst anzulernen. Die Probefahrten des in Spanien erbauten 750 t-Bootes in Spanien und später in der Türkei gaben weitere Gelegenheit, aktive deutsche See- und Ingenieuroffiziere praktisch auf einem U-Boot auszubilden.

Besonders ausgiebig war die Ausnutzung der Probefahrten des in Finnland erbauten 250 t-Bootes in den Sommermonaten der Jahre 1933 und 1934 für die praktische Bordausbildung einer größeren Zahl aktiver deutscher Marineoffiziere und einiger Oberfeldwebel und Unteroffiziere des Maschinenpersonals, welche später auf den ersten neuen deutschen U-Booten Verwendung finden sollten. Auch zwei junge aktive Marinebaubeamte, die später zum Erprobungsausschuß für die neuen deutschen U-Boote treten sollten, wurden als Mitglieder der Probefahrtsbesatzung an dieser praktischen U-Bootsausbildung in Finnland beteiligt.

Es war eine schwierige und verantwortungsvolle Aufgabe in erster Linie für Papenberg, den Leitenden Ingenieur und technischen Leiter der Erprobungen, unter den Augen der bereits U-bootserfahrenen finnischen Marine die absichtlich sehr ausgedehnten Erprobungen des Bootes ohne Unfälle und Versager durchzuführen mit einer Besatzung, die, mit Ausnahme des Probefahrtkapitäns und des Leitenden Ingenieurs, nur aus Personen ohne praktische U-Bootserfahrung bestand.

Verkauf des 250 t-Bootes.

Es ist bemerkenswert, daß es Bartenbach gelungen ist, die Durchführung des Bootsbaues und die Ausbildung getarnten aktiven deutschen Marinepersonals in Finnland ohne diplomatische Unannehmlichkeiten für das Reich erfolgreich durchzuführen. Bartenbach hat es schließlich auch erreichen können, daß das Boot zum vollen Wert, also ohne finanzielle Einbuße für die deutsche Marine, von der finnischen Marine übernommen worden ist.

A035641

H2302 – 0045

Außer den bisher genannten Personen wurden folgende ehemalige U-Bootsoffiziere als Fahrpersonal und gleichzeitig zur vorbereitenden Ausbildung aktiven deutschen Marinepersonals auf den im Auslande gebauten J. v. S.-U-Booten verwendet:

Kaptlt. a. D. Fürbringer (Werner).

Kaptlt. a. D. Fürbringer (Werner) war 1927/28 Probefahrtskapitän für die ersten türkischen in Holland erbauten U-Boote. Er wurde anschließend an die Überführung der Boote 1928 als U-Bootsberater der türkischen Marine angestellt und hatte als solcher bis 1931 Gelegenheit, seine praktische U-Bootserfahrung zu erneuern und durch die Ausbildung des türkischen Personals für seine spätere Tätigkeit bei der deutschen U-Bootsschule wertvolle Vorarbeit zu leisten. Fürbringer hat ferner das finnische 250 t-Boot während der Probefahrten 1933 als Kommandant gefahren und die Ausbildung der in die Probefahrtsbesatzung eingestellten künftigen deutschen U-Bootskommandanten geleitet. Bei Bildung der zuerst als U-Bootsabwehrschule getarnten U-Bootsschule 1932 wurde Fürbringer Leiter der Ausbildung; er ist auch jetzt noch als erster seemännischer Lehrer der U-Bootsschule tätig.

Kaptlt. a. D. Bräutigam (Robert).

Kaptlt. a. D. Bräutigam (Robert), bereits erwähnt als U-Bootsberater 1925 bis 1928 in Japan, leitete die Erprobungen des Echevarrieta-Bootes 1931 und 1933 in Spanien und 1935 in der Türkei sowie 1934 die Erprobungen des 250-t-Bootes in Finnland. Auch er wurde Lehrer der U-Bootsabwehrschule; seit der Fertigstellung von »U 1« ist er der Leiter des Erprobungsausschusses für U-Boote (E. A. U.), wofür er auf Grund seiner Tätigkeit vor, während und nach dem Kriege besonders geeignet ist.

K. Kapt. (Ing.) a. D. Hülsmann.

K. Kapt. (Ing.) a. D. Hülsmann war 1927 bis 1928 zusammen mit Fürbringer zunächst als Probefahrts-Leit. Ing. auf den in Holland gebauten türkischen U-Booten, 1928 bis 1931 als U-Bootsberater der türkischen Marine tätig. Daran anschließend war er Leit. Ing. auf dem Echevarrieta-Boot während der Probefahrten in Spanien und 1935 in der Türkei. Bei Bildung der U-Bootsabwehrschule wurde er ältester technischer Lehrer; seit Fertigstellung von »U 1« ist er Mitglied des E. A. U., für welche Stellung er auf Grund seiner vorhergegangenen Tätigkeit besondere Eignung mitbrachte.

K. Kapt. (Ing.) a. D. Rusche.

K. Kapt. (Ing.) a. D. Rusche leitete von 1933 bis 1934 die Instandhaltung des Echevarrieta-Bootes in Spanien und war Leitender Ingenieur während der Überführung nach der Türkei. Er ist vor kurzem aus Gesundheitsrücksichten aus dem Marinedienst ausgeschieden.

A 005642

Sondergeräte für die U-Bootsschule.

Erwähnenswert ist schließlich noch die Ausrüstung der U-Bootsschule mit einem im Jahre 1931 fertiggestellten Tiefensteuer-Übungsgerät nach dem Projekt des Kaptlts. a. D. Roeder, das von Igewit beschafft wurde. An diesem Gerät konnte das Personal für die neuen deutschen U-Boote so weitgehend im Tiefensteuern ausgebildet werden, daß die tiefensteuertechnische Handhabung der Boote von Anfang an keine Schwierigkeiten bot.

Durch Aufstellung eines vollständigen, gleichfalls von Igewit beschafften Maschinen-Aggregates für ein 250 t U-Boot (Diesel E-Maschine mit Kupplung und Akkumulatoren-Batterie mit Lüftung) sowie Anschaffung von zahlreichen Modellen und Zeichnungen, wie sie durch den im Auslande vorangegangenen Bau des spanischen und des finnischen Typ-Bootes möglich geworden war, konnte es erreicht werden, daß die Handhabung der Boote dem Personal von Anfang an keine besonderen Schwierigkeiten bot und daß schwerere Versager nicht vorgekommen sind.

Bartenbach im OKM.

Nach Rückkehr Bartenbachs aus Finnland wurde ihm vom Oberbefehlshaber der Kriegsmarine die Leitung des U-Bootswesens übertragen; er erhielt als Kapitän z. S. (E) die Leitung einer eigenen Abteilung im Oberkommando, in welcher die vorher genannten Sachbearbeiter Schottky, Schürer und Bröking zusammengefaßt und der auch die Beaufsichtigung über die U-Bootsneubauten, die Betreuung der U-Bootsschule und des E. A. U. übertragen wurden. Die rechtzeitige Indienststellung der Boote U 1 bis 12 zu den vorher festgelegten, äußerst abgekürzten Terminen und die glatte Abwicklung der Probefahrten dieser Boote innerhalb weniger Tage sind das Ergebnis dieser unter Bartenbach einheitlich zusammengefaßten Organisation der U-Bootswaffe. —

Der Entwurf der 500 t-Boote (U 27 bis 36) wurde von der U-Bootsabteilung der O. K. M., die sich dabei auf das technische Personal der noch bestehenden Firma Igewit stützte, in den Hauptabmessungen und allen sonstigen wesentlichen Punkten festgelegt. Die weitere Ausarbeitung wurde einem in Bremen eingerichteten Zweigbüro der J. v. S. übertragen, das auch noch die Einzelheiten für U 37 bis 41 ausgearbeitet hat, dann aber — Ende 1936 — aufgelöst worden ist.

Im Oktober 1935 wurde auf Befehl des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine die organisatorische Sonderstellung der U-Bootswaffe innerhalb des Oberkommandos beendigt und von diesem Zeitpunkt ab die Bearbeitung der U-Bootswaffe in der gleichen Weise wie die der anderen Fahrzeuge der Kriegsmarine den für die einzelnen Fragen zuständigen Abteilungen des Oberkommandos übertragen.

H2302 – 0046

A 085013

H2302 – 0047

5. Aufbau der Luftwaffe.

Kaptlt. Faber

Nach dem Kriege hat Kapitänleutnant Faber, dem eine 10jährige Erfahrung im Seeflugwesen zur Seite stand, als Referent in der Flottenabteilung der Marineleitung nach Abwicklung der Luftwaffe aus dem Kriege den Grundstein zur Nachkriegsluftwaffe gelegt.

Anfangs konnte seine Aufgabe lediglich in der Weiterbetreuung der Marinefliegerei und der Bearbeitung aller noch vom Kriege her schwebenden Angelegenheiten bestehen, wie Beantwortung der Fragen der Friedenskommissionen, Verleihung von Erinnerungsabzeichen an die Flieger usw. Weiterhin faßte er die Nachrichten über ausländische Seefliegerei in einem gelegentlich erscheinenden Nachrichtenblatt zusammen und bereitete darüber hinaus ihre Verwertung — unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Entwicklung unserer eigenen Verkehrsfliegerei — für eine zukünftige Gliederung der Marineluftstreitkräfte einschließlich der Bodenorganisation vor. Er gab sich dabei der Hoffnung hin, daß diese im Zusammenhang mit den übrigen Vorarbeiten der Flottenabteilung geschaffenen Grundlagen einmal in die Tat umgesetzt werden könnten.

Erhaltung der Flugplätze Holtenau und Nordernev.

Fabers Augenmerk war besonders auf die Erhaltung des vorhandenen Materials gerichtet, wobei nicht zuletzt Widerstände im eigenen Lande bekämpft werden mußten (Reichstreuhandgesellschaft, Reichsschatzministerium). So gelang es, die Flugplätze Holtenau und Nordernev dadurch vor der Zerstörung zu bewahren, daß diese Plätze als internationale Luftverkehrszentren bezeichnet wurden.

Nebenbei hielt Faber Vorträge auf dem Gebiete der Luftwaffe in den Marinegarnisonen, um den Gedanken an die Wichtigkeit einer Luftwaffe für die Marine wachzuhalten. 1922 führte er einen Lehrgang für militärische Luftfahrt in Stralsund für die Fähnriche z. S. durch. Außerdem wurde u. a. die Weiterentwicklung der Torpedoluftwaffe in Zusammenarbeit mit der Marinewaffenabteilung, Bearbeiter Korvettenkapitän Hirth, gepflegt.

Kaptlt. Ritter.

Infolge des Ruhreinbruchs im Januar 1923 waren noch von Faber aktive Maßnahmen eingeleitet worden, die Ende d. Js. von Kapitänleutnant Ritter fortgesetzt wurden und die wenigstens bis zu einem gewissen Grade den allerdringlichsten Bedürfnissen der Wehrmacht entsprachen. So wurden u. a. 10 Seekampfflugzeuge des Typs HS 1 — nach dem Muster des in Flandern bewährten Hansa-Brandenburg-Typs gebaut — bei den Heinkel-Werken in

Bau von 10 Seekampfflugzeugen.

A0035044

H2302 – 0048

Warnemünde in Auftrag gegeben. Die Aufträge liefen über Herrn Walter Hormel von der Firma Stinnes, Hamburg, der als Strohmann für eine auswärtige Macht gegenüber der Firma auftrat; das Geld dafür wurde auf besonderem Wege von der Regierung bereitgestellt. Die Konstruktion und der Bau der Einzelteile erfolgte in Warnemünde, während die Flugzeuge in Stockholm aufmontiert und eingeflogen wurden. Es wurden englische Rolls-Royce Motoren (Eagle IX) eingebaut, da deutsche Motoren nicht vorhanden waren. Die Flugzeuge wurden in riesengroße Kisten verpackt und durch die Firma Bucker (Kaptlt. a. D. Bücker) im Freihafen von Stockholm gelagert. Diese 10 Flugzeuge waren für die wichtigsten Aufgaben bei etwaigen sich aus der Ruhrkrisis ergebenden militärischen Verwicklungen in Aussicht genommen.

Ankauf von 6 Kriegsflugzeugen.

Die noch in Deutschland vorhandenen, vom Kriege her stammenden Seeflugzeuge waren während der Inflation zum größten Teil ins Ausland abgewandert. Ehe das gleiche Schicksal auch die letzten Maschinen ereilte, griff Kaptlt. Ritter ein und kaufte 6 aus dem Jahre 1918 stammende Kriegsflugzeuge des „Flugzeugbau Friedrichshafen“ mit 200 PS Benz-Motoren auf, da auch sie ins Ausland zu gehen drohten. Diese Flugzeuge einschließlich Motoren wurden bei Abschluß der Inflation mit je 1 000,— ℳ wertbeständiger Währung (Dollar Schatzanweisungen) bezahlt; Kapt. z. S. Lohmann hat damals diese Finanzierung in großzügiger Weise ermöglicht und so auch hierbei einen wertvollen Beitrag zum Wiederaufbau geliefert.

Von besonderem Interesse ist es, daß das letzte dieser Flugzeuge, die in der Zwischenzeit natürlich zum Teil mit modernen Motoren versehen waren, erst im Jahre 1931 nach einer langen Dauerverwendung beim Schleppen von Schleppschwimmern (Schnellbootsabwehr) aufgebraucht worden ist. Diese alten Flugzeuge wurden durch den Aero Lloyd betreut und gewartet und für allgemeine militärische Aufgaben verwendet, z. B. für Luftschutzübungen, Tarnübungen, Fla-Schießen und Ausbildung; sie fanden fast ausnahmslos von Holtenau und Norderney aus Verwendung.

Die Küstenartillerieschule Wilhelmshaven tauschte ebenfalls im Jahre 1923 einen alten, kaum noch brauchbaren „übergesparten“ Lastkraftwagen gegen ein gleichwertiges Flugzeug mit 200 PS Motor ein.

Personalverstärkung bei Marineleitung

Die im Laufe der Entwicklung sich ergebenden vermehrten Aufgaben auf dem Gebiete der Luftwaffe machten eine Verstärkung des mit der Bearbeitung von Luftfragen betrauten Personals notwendig. So wurde im Jahre 1923 das Referat A II 1 des Kaptlts. Ritter in der Marineleitung verstärkt durch die Oberleutnante

A 035625

H2302 – 0049

zur See Cesar und Goette, Oberdeckoffizier Wachsmuth und Regierungsinspektor Maaske. Eigenartig wirkte sich hierbei die Tatsache aus, daß der Oberdeckoffizier Wachsmuth noch offiziell die Bezeichnung »Oberflugmeister« führte; er gefährdete dadurch gelegentlich die aus dem VV sich als notwendig ergebende Tarnung, die allen Arbeiten ihren Stempel aufdrückte und sie dadurch sehr erschwerte.

Stationskommandos

Auch bei den Stationskommandos fanden Luftfragen jetzt ihre besondere Berücksichtigung. Hier wurden vom Sommer 1923 ab die »AV-Referenten« eingesetzt (Kaptlte. Bruch und Lech), die dort die Angelegenheiten der Luftfahrt zu betreuen hatten und 1924 in der Einrichtung einer Bildstelle bei jedem Stationskommando zur militärischen Auswertung aller Flugzeugaufgaben eine willkommene Vergrößerung ihres Wirkungsbereiches erhielten. Später erhielt

und Flotte.

auch die Flotte einen ständigen Referenten für Luftfahrt in der Person des Kaptlt. Ritter nach seiner 1925 erfolgenden Ablösung durch Kapt. z. S. Lahs.

Luftschutzunterrichtung der Fähnriche z. S.

Im Februar 1923 führte Kaptlt. Ritter die schon von Kaptlt. Faber begonnene Luftschutzunterrichtung von Fähnrichen z. S. in Stralsund weiter durch, die etwa eine Woche dauerte und sich jetzt jährlich wiederholte; die Fähnriche wurden dabei auf allen Gebieten der Fliegerei, Organisation, Ausbildung, Taktik und Technik unterrichtet. Auf diesem Wege wurde erreicht, daß der Offiziersnachwuchs für das Seeflugwesen interessiert und allgemeines Verständnis erweckt wurde. Jeder Schüler hatte Gelegenheit, an Rundflügen teilzunehmen, die bei der Luftfahrzeuggesellschaft Stralsund ausgeführt wurden.

»Überholung« der Flugzeugführer.

Im Jahre 1924 konnte nach Überwindung vieler Widerstände durchgesetzt werden, daß die noch in der Marine vorhandenen Flugzeugführer in Warnemünde bei der Firma Aerosport G. m. b. H. (Direktor Bachmann) Gelegenheit erhielten, als »Sonderausgebildete« sich zu schulen, sich »überholen« zu lassen und so vollwertige Flugzeugführer zu bleiben. Bei dieser Ausbildung mußte besonders vorsichtig verfahren werden, da dem Feindbund Listen über alle in Deutschland ausgebildeten Flugzeugführer eingereicht werden mußten und nach den Bestimmungen des VV nur eine sehr kleine Anzahl von Seeoffizieren sich fliegerisch betätigen durfte.

Die »Sonderausgebildeten« erhielten Gelegenheit, möglichst viele fliegerische Veranstaltungen zu besuchen, z. B. den Segelflugwettbewerb in der Rhön.

A 035046

Deutschlandflug 1925.

Kaptlt. Ritter selbst beteiligte sich nach Erlangung des Flugzeugführerscheins am Deutschlandflug 1925, an dem annähernd 100 Flugzeuge teilnahmen und bei dem er in Klasse C (größte und stärkste Klasse) den ersten Preis auf einem Caspar-Flugzeug davontrug.

Zusammenarbeit mit anderen Stellen.

In diesen Jahren fand schon engste Zusammenarbeit mit den Behörden und den die Fliegerei ausübenden Verbänden statt (Heeresleitung Gruppe Wilberg, Reichsverkehrsministerium, Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt, Aeroclub, Sportflug G. m. b. H., Technische Hochschule usw.). Enge Verbindung wurde auch mit der Luftfahrtindustrie aufgenommen, die zum Teil Tochtergesellschaften im Ausland unterhielt, z. B. Dornier in Pisa, Rohrbach in Kopenhagen, Junkers in Malmö, bei der Lufthansa die Hansalinie Danzig–Stockholm. Diese Tochtergesellschaften, bei denen Kriegsflugzeuge entwickelt wurden, die in Deutschland nicht hergestellt werden durften, wurden gelegentlich auf Dienstreisen aufgesucht. —

Kapt. z. S. Lahs.

Im Juni 1925 übernahm Kapitän zur See Lahs das Referat A III, das nunmehr zu einer Gruppe ausgebaut wurde. Diese Gruppe erhielt die Bezeichnung BSx, wie die Luftabteilung im früheren Reichsmarineamt benannt worden war; sie sollte zur späteren Vorbereitung einer Marine-Luftwaffe praktische Vorarbeit auf allen Gebieten der Luftfahrt leisten. Die Gruppe war anfangs der Seetransportabteilung unter Kapt. z. S. Lohmann (s. unter II, 3) angegliedert, wurde aber später selbständig und hatte direkten Vortrag beim Chef des Allgemeinen Marineamts und beim Chef der Marineleitung.

Referat-Verteilung.

Es wurden mehrere Referate eingerichtet:

1. Militärisch-taktisches und Admiralstabsreferat:
   K. Kapt. Geißler,
2. Ausbildungsreferat:
   Oblt. z. S. a. D. v. Gronau, später
   Kaptlt. Keßler,
3. Technisches Referat:
   K. Kapt. Coeler, später
   K. Kapt. Siburg,
4. Verwaltungsreferat (Etat pp.):
   Ministerialoberinspektor Maaske und
   Marine-Oberzahlmeister Schmeißer.

A 035017

H2302 – 0050

5. Redaktion der Marine-Luftflotten-Rundschau und Sammelstelle allen technischen und militärischen Materials ausländischer Luftflotten:

Oblt. a. D. Baartz und
K. Kapt. a. D. Beelitz.

Geldmittel.

Die zur Verfügung stehenden Geldmittel waren anfangs nur gering; sie betrugen im Jahre 1924 rund 200 000 *R.M.* Es gelang, diesen Betrag im Laufe der nächsten Jahre wesentlich zu steigern, so daß die Marine-Luftwaffe im Jahre 1933 beim Übergang an das R. L. M. über einen Etat von 7,3 Mill. *R.M* verfügen konnte. Die Gelder wurden anfangs als Mittel für »Versuchs- und Belehrungszwecke« aus dem offenen Etat abgezweigt und auf Grund von getarnten Rechnungen schwarz gemacht, welche von der Firma Aero-Lloyd und Junkers-Luftverkehr, später vereinigt zur deutschen Lufthansa, für ausgeführte Staatsflüge ausgestellt wurden. Vom Jahre 1928 an erfolgte, wie unter Teil III ausgeführt werden wird, der Ansatz der Geldmittel auch für die übrigen Vorhaben geheimer Natur in einem besonderen geheimen Etat. Die Verwaltung der Mittel lag bei der Luftwaffe anfangs allein in den Händen des Ministerialoberinspektors Maaske, der später von dem Marineoberzahlmeister Schmeißer unterstützt wurde. Die reibungslose und besonders in den ersten Jahren ungemein schwierige rechnungsmäßige Abwicklung aller Maßnahmen auf dem Gebiete der Marineluftwaffe muß besonders hervorgehoben werden.

Die Aufgaben, die in den nächsten Jahren gelöst wurden, waren dank der tatkräftigen Inangriffnahme und einem geschickten Ansatz von Personal und Material sehr mannigfaltig.

Fluggesellschaft Severa.

Eine der ersten Maßnahmen des Kapt. z. S. Lahs war die Gründung der Fluggesellschaft »Severa«, deren Hauptdienst in einer Zieldarstellung und im Scheibenschleppen für die Schießübungen der Flakartillerie bestand. Damit wurde einem dringenden Bedürfnis von Flotte und Küste abgeholfen, deren Flakausbildung ohne eine moderne Zieldarstellung nahezu wertlos war.

Die Severa arbeitete von den Stützpunkten Holtenau und Norderney aus, deren Flughäfen, wie anfangs geschildert, erhalten geblieben waren und jetzt instand gesetzt wurden; sie war zivil getarnt, aber innerlich militärisch aufgezogen. Die Verwaltungszentrale der Gesellschaft befand sich in Berlin unter der Leitung des Kaptlt. a. D. Cranz. Jede Station hatte einen militärischen und einen technischen Leiter, eine Anzahl Flugzeugführer und Beobachter und das notwendige Monteur- und Werkstattpersonal.

H2302 – 0051

A 035618

H2302 – 0052

Das Flugzeugmaterial war teilweise vom R. V. M. zur Verfügung gestellt und bestand in der Hauptsache aus Junkers-Maschinen; daneben wurden die schon erwähnten vom Kriege her geretteten und neu beschafften Maschinen — s. o. unter Kaptlt. Ritter — benutzt. Die Flugzeuge standen auch für Verkehrsflüge des Marinepersonals zur Verfügung; weiter wurden sie zur Zieldarstellung bei Festungskriegsübungen und zu militärischen Aufgaben in Zusammenarbeit mit der Flotte benutzt.

Die Marineleitung erhielt ein besonderes Kurierflugzeug (Flieger Voß), mit welchem zahlreiche Dienstreisen der Offiziere ausgeführt wurden; der Chef der Marineleitung, Admiral Zenker, ist mit der Maschine 22 000 km geflogen.

Zum Ausbau der Severa gehört weiter die Schaffung eines Flugstützpunktes in Swinemünde sowie der Bau der Flughäfen Wangerooge und Wilhelmshaven-Rüstringen in den Jahren 1925 bis 1929.

Die Severa wurde in hohem Maße zur Ausbildung von Flugzeugführern herangezogen; auch Monteure und Funker wurden hier ausgebildet. Bei diesen handelte es sich um aktive Soldaten, die aus der Marine offiziell entlassen wurden und zur Luftbansa übertraten; hier wurden sie besonders auf Flügen nach Schweden geschult.

Marinefliegerschule Warnemünde.

Eine breitere Basis fand die Ausbildung von Marineflieger-personal in der Schaffung einer eigenen Marinefliegerschule (D. V. S.). Der Marineflieger Oblt. z. S. a. D. von Gronau wurde in der Zentrale der D. V. S. als Vorstandsmitglied eingesetzt, während zur Besetzung der Schule in Warnemünde auch nur früheres Marinefliegerpersonal vorgesehen wurde. Die Leitung der Schule erhielt K. Kapt a. D. Goltz.

Flugstation List.

Um die fortgeschrittenen Schüler auch im Nordseedienst zu üben, wurde die völlig verwahrloste Flugstation List mit Marine- und besonders erbetenen R. F. M.-Mitteln wieder aufgebaut; zum Leiter wurde der Seeflieger Kaptlt. a. D. Scheurlen bestellt.

Der Marineleitung stand damit eine Ost- und eine Nordsee-Fliegerschule zur Verfügung, die mit ihren Einrichtungen und dem Flugpark den damaligen Anforderungen voll entsprachen.

Ausbildung von Seekadetten-anwärtern.

Um einen Jugendersatz für zukünftige Seeflieger der Marineluftwaffe zu schaffen, wurde 1925/26 die Einrichtung getroffen, in jedem Jahre 12 Seekadettenanwärter vor ihrem Eintritt in die Marine zum Seeflieger auszubilden. Sie erhielten zunächst eine gewisse seemännische Vorbildung in der Yachtschule Neustadt

H2302 – 0053

(s. unter II 3a) und wurden danach auf der Marinefliegerschule Warnemünde fliegerisch ausgebildet. Dieses Verfahren war damals recht schwierig, weil alle Eltern der Anwärter einzeln besucht werden mußten, um sie über den Gang der Ausbildung aufzuklären und ihr Einverständnis zu erbitten. Durch dieses Verfahren, das sich bestens bewährte, hat die Marine ihren Grundstock von jungen Seefliegern geschaffen.

Kameradschaftliche Vereinigung der Marineflieger.

Im gewissen Zusammenhang mit dieser Ausbildungsfrage muß die von Kapt. z. S. Lahs begründete kameradschaftliche Vereinigung der Marineflieger erwähnt werden, die auch die Luftschiffer einbegriff und sich aufbaute auf der schon vorhandenen kameradschaftlichen Vereinigung von Marine-Landfliegern des Marinekorps Flandern. Es wurden durch diese, als getarntes Bezirkskommando anzusprechende Maßnahme alle alten Flugzeugführer, Beobachter und Monteure mobilmachungsmäßig erfaßt und für einen Kriegsfall als Stamm einer Marineluftwaffe verteilt und bereitgestellt. Das fliegende Personal fand ausgiebig Gelegenheit, in Sonderkursen bei der Severa Flugtüchtigkeit und die erforderlichen Flugscheine zu erhalten oder wiederzuerlangen.

Militärisch-taktische Fragen.

Durch das militärisch-taktische Referat des K. Kapt. Geißler wurden die ersten Vorarbeiten admiralstabsmäßiger Art, taktische Verwendung und Einsatz der Luftwaffe im Seekrieg vorgenommen.

Es wurden sog. Luftschutzübungsreisen mit den verfügbaren Seefliegeroffizieren und sonstigen mit der Luftwaffe verbundenen Persönlichkeiten ausgeführt, deren erste 1927/28 stattfand; diese Reisen fanden in Flugzeugen statt und waren mit Vorträgen, Kriegsspielen und taktischer Aufgabenstellung sowie einer Besichtigung der Flugstationen verbunden. Weiter wurde in mehreren Flugzeugen die erste Übungsreise des Führergehilfenlehrgangs durchgeführt.

Technische Entwicklung.

Einen breiten Raum in dieser Marine-Vorgeschichte der neugeschaffenen Luftwaffe nimmt naturgemäß die technische Entwicklung ein. Für ihre Aufgaben wurde das technische Referat des K. Kapt. Coeler durch Einstellen folgender Ingenieure wesentlich erweitert:

Flugzeugzelle: Dipl.-Ing. Spies,
Flugzeugschwimmer u. Boote: Dipl.-Ing. Dr. Harmsen,
Flugmotoren: Dipl.-Ing. Eisenlohr,
Flugzeugwaffen: Dipl.-Ing. Cornelius,
Flugzeuggeräte und Instrumente: Dipl.-Ing. Mäder,
Funkentelegraphie: Ingenieur Bock.

A035650

Diese in dem Jahre 1927 von der Marine eingestellten Persönlichkeiten, die sich um die technische Entwicklung der Flugzeuge große Verdienste erwarben und dadurch zu Wegebereitern für die jetzige Luftwaffe geworden sind, stehen mit Ausnahme des inzwischen verstorbenen Dipl.-Ing. Harmsen heute sämtlich im Dienst der Luftwaffe.

Auf allen diesen Gebieten wurde die technische Entwicklung von Fluggerät mit Nachdruck in Angriff genommen. Es wurden bei der Firma Heinkel die Schulflugzeuge H D 22 und 24 entwickelt, ferner die Aufklärungsflugzeuge He 5 und He 9, welche die Grundlage für die weitere Gesamtentwicklung der Marineflugzeuge bei der Firma Heinkel bildeten; auch das erste Jagdeinsitzerflugzeug He 38 für Land und Seezwecke wurde hier erstellt.

Seeflugzeugwettbewerb 1926.

Um bei einem weiteren Firmenkreis den Bau von Seeflugzeugen anzuregen und die technische Entwicklung dieser Flugzeuge vorwärts zu bringen, veranstaltete die Gruppe BSz im Sommer 1926 einen Seeflugzeug-Wettbewerb, an dem sich die Firmen Dornier, Rohrbach, Heinkel, Bayerische Flugzeugwerke, Junkers und die Luftfahrzeuggesellschaft Stralsund beteiligten. Dieser Wettbewerb ist von außerordentlichem technischen Wert gewesen; er hat z. B. bei der Firma Heinkel die Grundlage für die weitere Typenentwicklung gelegt und bei Junkers die heute noch in Tausenden von Exemplaren in Gebrauch befindliche Maschine W 33 und 34 geschaffen.

Versuchsstelle für militärische Erprobungen.

Von Wichtigkeit war es, für die militärische Erprobung der von den verschiedenen Firmen gebauten Flugzeuge eine Erprobungsstelle an die Hand zu bekommen. 1926 hatte Kapt. z. S. Lohmann, wie unter Teil II 3a erwähnt, die Caspar-Werke in Travemünde erworben, eine Flugzeugfabrik die aus Mangel an Aufträgen vor der Stillegung stand. Die in die Übernahme gesetzten Hoffnungen, daß das Werk sich selbst erhalten könnte, erfüllten sich jedoch nicht, da Privataufträge in dem dazu nötigen Umfange nicht eingingen. Bei der Verwertung der Unternehmungen des Kapt. z. S. Lohmann war jedoch ein Durchhalten der Caspar-Werke geboten, da sie s. Z. nicht allein aus Erwerbsgründen gekauft waren, sondern den besonderen Zwecken der Seefliegerei dienlich gemacht werden sollten. Sie wurden daher 1928 ihren rein militärischen Zwecken zugeführt, ihre Betreuung ging auf die Luftschutzgruppe der Marineleitung über.

Die Caspar-Werke wurden hier unter dem Namen »Seeflugzeug-Erprobungsstelle (S. E. S.) Travemünde« als Versuchsstelle für militärische Erprobungen der Flugzeuge eingerichtet. Später wurde

H2302 – 0054

H2302 – 0055

dieses Werk, dessen Leiter der K. Kapt. a. D. Moll war, aus Tarnungsgründen dem Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie angegliedert und erhielt dessen Namen mit dem Zusatz »Erprobungsstelle Travemünde«.

Flughafen Travemünde.

Sehr günstig war es, daß in Travemünde bereits ein Flughafen angelegt war, wie unter Lohmann, Teil II 3a erwähnt. Dieser Flughafen ist bis zu seiner Übernahme durch das R. L. M. 1933 von der Marine benutzt worden.

Flugbootentwicklung.

In der Flugbootentwicklung wurde die Firma Dornier eingesetzt. Mit der bei Dornier schon vorhandenen Wal-Konstruktion fanden vielseitige Flüge statt, aus dem Wal wurde im Verein mit Dornier der Superwal entwickelt und in mehreren Exemplaren in Gebrauch genommen, wodurch Dornier die Anregung gegeben war, Versuche mit immer größeren Flugzeugen des Bootstyps zu machen. Dornier baute aus sich heraus ein etwa 17 t Boot nach dem Superwal.

Flugboot »Do X«.

Zu erwähnen ist ferner, daß 1927 im Auftrage der Marine das Flugzeug »Do X« entwickelt und in einer Filiale der Firma in der Schweiz, Altenrhein, gebaut wurde (s. auch unter Lohmann, Teil II 3a). Es handelte sich dabei um ein seefähiges Versuchsflugboot größtmöglichsten Ausmaßes, das als Fernaufklärer, Minenleger und Torpedoflugzeug versuchsweise Verwendung finden sollte.

Flugboot »Rocco«.

Neben der Entwicklung bei der Firma Dornier wurde ebenfalls eine Bootsentwicklung bei der Flugzeugfirma Rohrbach betrieben. Es wurde das Flugboot »Rocco« durch die Marine gebaut; dieser Bau hat den Bau der 2 »Romar«-Flugzeuge seitens der Lufthansa nach sich gezogen.

Der Bau eines Doppelflugbootes bei der Firma Junkers blieb in der Konstruktion liegen, weil für die Bauausführung die nötigen Mittel nicht mehr zur Verfügung standen.

Flugzeug-Katapulte.

Auch der Gedanke der Mitnahme von Flugzeugen an Bord der Schiffe fand seine Ausführung. Zu diesem Zweck wurde der Bordaufklärer He 60 in Auftrag gegeben und gebaut; sowohl dieses Aufklärungsflugzeug wie das vorher genannte Jagd-Flugzeug He 38 wurden im inneren Aufbau katapultfähig erstellt. Zugleich wurde mit dem Bau des ersten Katapultes begonnen, der bei der Firma Heinkel zur Ausführung gebracht wurde; dieses Katapult hat vom ersten Anfang an ohne Fehlstart gearbeitet. 1929 nahmen die Deutschen Werke Kiel eine zweite Katapult-Konstruktion nach dem Teleskop-System in Angriff.

A 0035651

Eine große Reihe von Katapultstarts kamen zur Ausführung. Um die Startmöglichkeiten zu vergrößern, wurde beim Bau des ersten Flugzeugschwimmdocks ein Katapult eingebaut, das bei seinem verankerten und in der Windrichtung liegenden Untersatz einen Start jederzeit möglich machte. Das Schwimmdock war zugleich als fliegende schwimmende Werkstatt eingerichtet und konnte Flugzeuge bis zur Größe des Do X docken.

Der Bau des ersten Marine-Katapultes allein hat die Firma Heinkel zum Bau von weiteren Katapulten befähigt und dem Norddeutschen Lloyd die Anregung gegeben, die großen Katapulte auf der »Bremen« und »Europa« in Auftrag zu geben.

Zur Übung für das Personal im Einsetzen von Flugzeugen auf Seefahrzeugen und in der Verwendung von Flugzeugen auf diesen wurden der Hapag und dem Norddeutschen Lloyd bei ihren Mittelmeer- und Nordlandfahrten mehrfach Flugzeuge mitgegeben. Die gesamten ersten praktischen Versuche mit dem Kiwull'schen Schleppsegel kamen zur Ausführung.

2 cm Flugzeugkanone.

Auf dem Gebiet der Waffenentwicklung wurde in Gemeinsamkeit mit der Firma Oerlikon die 2 cm Flugzeugkanone entwickelt, fanden die ersten Schießversuche in der Luft von einem Wal-Flugzeug aus statt.

Funkentelegraphische Entwicklung.

Besonders intensiv und erfolgreich wurde die funkentelegraphische Entwicklung vorwärts getrieben. Von Travemünde aus sind in den verschiedensten Flugzeugen ausgedehnte Versuche auch im Peilverfahren vorgenommen. Die ersten modernen FT-Stationen für Flugzeuge wurden durch die Marine bei Lorenz und Telefunken entwickelt. Es fanden, um diese Versuche auch auf großen Seestrecken durchzuführen, 2 Flüge mit einer 3motorigen Junkers G 24 und einem besonders von der Marine gebauten Heinkel Langstreckenflugzeug über Lissabon bis zu den Azoren statt.

Flugmotoren-Entwicklung.

In der Flugmotoren-Entwicklung wurde gemeinsam mit der zuständigen Stelle im Waffenamt und dem Reichsverkehrsministerium zusammen gearbeitet; dabei setzte die Gruppe BSx die Bedingungen für die Weiterentwicklung der Seeflugzeug-Motoren durch, soweit es damals möglich war. Bei der M. A. N. Augsburg wurde der erste doppelwirkende Zweitakt-Dieselmotor in Auftrag gegeben. Auch die Firma Daimler-Benz zog BSx wieder zum Flugmotorenbau heran; sie erhielt von der Marine den Auftrag auf einen 800 PS Seeflugzeug-Motor. Dieser Motor ist ausgeführt, aber nicht zum Fliegen gekommen, hat jedoch der Marine als Schnellboot-Motor in etwa 20 bis 30 Exemplaren wertvolle Dienste ge-

H2302 – 0056

A 035652

leistet. Auf diesen Marine-Flugmotor hat Daimler-Benz seine Dieselflugmotor-Entwicklung aufgebaut. Infolge der von der Marine angeregten Vorarbeit allein ist es Daimler-Benz möglich gewesen, heute für die Luftwaffe den besten und brauchbarsten schweren Flugmotor D B 600 herzustellen. —

Luftflotten-rundschau.

Die Monatsschrift »Marine-Luftflotten-Rundschau« sollte das Interesse für alle Marineluftfahrt-Fragen und die Wichtigkeit einer Marineluftwaffe im Seekriege wecken und fördern. Sie brachte alles lesenswerte Material der ausländischen Luftflotten mit ihrer technischen Entwicklung, taktischen Aufgaben und wichtigen Neuerungen und wurde laufend allen Marine-Dienststellen, darüber hinaus auch den beteiligten Firmen zugestellt; ihr Druck erfolgte in der Reichsdruckerei.

Das ausgedehnte, von dem Oberleutnant a. D. Baartz geschickt und anschaulich zusammengestellte Material hat wesentlich zur Einrichtung der gleichen Stelle im R. L. M. beigetragen. —

Bei der Übergabe der Luftschutzgruppe an seinen Nachfolger konnte Kapt. z. S. Lahs auf eine 4jährige erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken, die der Marineluftwaffe einen großen Auftrieb gebracht hatte. Es waren die ersten militärischen Seeflugzeugtypen erstellt, und zwar an Schulflugzeugen in der Hauptsache H D 22 und 24, ein Jagdeinsitzer Land und See He 38, ein Bordaufklärer He 60, ein Torpedo- und Aufklärungsflugzeug He 7 und als Fernaufklärer der Dornier Wal und Super-Wal; für Bordeinbau war das Katapult geschaffen. Es waren damit für die Weiterentwicklung der Luftwaffe die wichtigsten Vorarbeiten geleistet. —

Kapt. z. S. Zander.

Am 1. Oktober 1929 übernahm der Kapitän zur See Zander die Leitung der nunmehr Luftschutzgruppe — abgekürzt Gruppe LS — genannten Abteilung.

Auf der durch Kapt. z. S. Lahs geschaffenen guten Grundlage konnte der weitere Ausbau der Marineluftwaffe in geregelten Bahnen erfolgen. Das Admiralstabsreferat übernahm wieder K. Kapt. Ritter, das Referat Ausbildung K. Kapt. Bruch, das technische Referat K. Kapt. Siburg, während mit der Leitung der sehr vergrößerten und schwieriger gewordenen Verwaltung der Gruppe LS der Ministerialrat Weißmüller beauftragt wurde.

Luftdienst G. m. b. H.

Auf Grund von Schwierigkeiten verwaltungstechnischer Art wurde es notwendig, die vor einigen Jahren gegründete Luftfahrt-

H2302 – 0057

H2302 – 0058

gesellschaft Severa in einen Regiebetrieb des Reiches überzuführen unter dem Namen Luftdienst G. m. b. H.; die Aufgaben blieben die gleichen wie bisher.

Erweiterung der Ausbildung, Funkversuchskommando.

Die fliegerische Ausbildung von Seeoffizieranwärtern vor ihrem Eintritt in die Marine wurde, um eine abgeschlossene Ausbildung erreichen zu können, auf ein Jahr verlängert; bei der Beförderung zum Oberleutnant sollte diesen Anwärtern das für ihre Marinelaufbahn zunächst verlorengegangene Jahr durch Vorpatentierung ersetzt werden.

In Warnemünde wurde unter dem Tarnnamen Funkversuchskommando (F. V. K.) durch K. Kapt. Geißler planmäßig in zweijährigen Lehrgängen eine geregelte Ausbildung von jungen Seeoffizieren als Führer und Beobachter in Seeflugzeugen aufgenommen und damit der Stamm geschaffen, der später im Rahmen der Luftwaffe die Führer und Referentenstellen bei den Seeluftstreitkräften bzw. im Luftkreiskommando VI (See) besetzen konnte. Gleichzeitig nahm die Ausbildung von Ingenieuroffizieren für die Luftwaffe in zweijähriger Ausbildungszeit und die Ausbildung von Flugmechanikern ihren Anfang.

Die Ausbildung von Reserven wurde im Rahmen der kameradschaftlichen Vereinigung der Marineflieger weitergeführt und die Ausbildung von Handelsschiffs-Offizieren als Reserve-Flugzeugbeobachter aufgenommen.

Die Ausbildung von Stabsoffizieren und Führergehilfen der Marine in taktischen Fragen fand durch Luftschutzübungsreisen in verstärktem Maße ihren Fortgang. Während dieser Luftschutzübungsreisen wurden auf manchen Gebieten Erkenntnisse gesammelt, die dazu führten, daß mit der Ausarbeitung von taktischen Vorschriften begonnen werden konnte.

Zur Förderung endlich der Jagdausbildung bei der Marineluftwaffe bediente sich die Luftschutzgruppe einer vom Heer in Rußland (Lipsk) eingerichteten Ausbildungsstelle, wo naturgemäß nur eine reine Ausbildung mit Radflugzeugen möglich war; dort wurde vor allem das Schießen mit MG betrieben.

Verbesserung der Bodenorganisation.

Durch weitere Verbesserungen, Instandsetzungen und Ausbau der vorhandenen See- und Landflugplatzanlagen in Norderney, Wangerooge, Wilhelmshaven, Marienfiel, List, Holtenau, Travemünde, Warnemünde, Swinemünde und Bug, ferner durch Neuanlagen der Stützpunkte Helgoland, Pillau und vor allem Nest wurde die Bodenorganisation den Bedürfnissen der Marineluftwaffe angepaßt, soweit das bei den beschränkten Mitteln und unter Beachtung der Tarnung möglich war.

A 0035051

Förderung der technischen Entwicklung.

Die technische Entwicklung wurde durch Einsatz vermehrter Mittel wesentlich weitergetrieben. Mit Hilfe des R. V. M. wurden die ersten Serien der See-Aufklärungsflugzeuge He 9 und He 60 und der See-Jagdeinsitzer He 38 beschafft; diese Serien-Flugzeuge haben für die Ausbildung unschätzbare Dienste geleistet. Daneben wurde die Entwicklung des See-Mehrzweckeflugzeuges He 59 und eines neuen Jagdeinsitzers He 51 zu Ende geführt, wurden die ersten Mustereremplare dieser beiden Typen erprobt.

Die He 51, He 59, He 60 sind auch heute noch im Jahre 1937 diejenigen Typen, welche die Front der Seeluftstreitkräfte in Gebrauch hat, ein Beweis für die Güte der damaligen Entwicklung.

Flugzeugtorpedos.

Unter großen, durch die notwendige Tarnung bedingten Schwierigkeiten wurde mit Hilfe der T. V. A. in Eckernförde die Entwicklung von Flugzeugtorpedos weitergeführt bzw. neu begonnen.

Ferngelenkte Flugzeuge und Flugsicherungsschiffe.

Auch mit der Entwicklung von ferngelenkten Flugzeugen wurde begonnen; wegen der hohen Kosten der Versuche mußte sie aber zugunsten lebenswichtigerer Aufgaben zurückgestellt werden. 1931/32 fand der Bau der ersten Flugsicherungsschiffe statt.

Neuorganisation der Gruppe LS.

Im Jahre 1931 wurde die Gruppe LS in allen militärischen Fragen dem Marinekommandant unterstellt, während sie in allen technischen Fragen weiter zum Allgemeinen Marineamt gehörte. Diese Doppelunterstellung, deren Zweckmäßigkeit zunächst sehr umstritten war, hat sich dann durchaus bewährt, da sich beide Amtschefs nunmehr verantwortlich fühlten und die Arbeiten der Gruppe in jeder Beziehung förderten. Gleichzeitig wurde die Organisation der Gruppe selbst ausgebaut und durch Schaffung eines neuen Referates für Organisation unter Fregattenkapitän Wenninger umgestellt, außerdem wurde ein eigenes Luftschutzreferat eingerichtet, das Kaptlt. Meendsen-Bohlken übernahm.

Als Kapt. z. S. Zander am 30. September 1932 nach dreijähriger Tätigkeit die Leitung der Gruppe an Freg. Kapt. Wenninger abgab, war nach Aufbau und Bodenorganisation, Ausbildung und Ausbildungsmöglichkeiten sowie technischer Entwicklung und taktischen Erkenntnissen auf Grund von Übungen mit den Seestreitkräften der Rahmen einer Marineluftwaffe geschaffen worden, der nach Wegfall der Tarnung und Bereitstellung größerer Geldmittel sofort und ohne zeitraubende Versuche die Aufstellung einer großen, allen Erfordernissen Rechnung tragenden Marineluftwaffe ermöglicht hätte.

A-035655

H2302 – 0059

Bei Übergabe der Geschäfte war die Gruppe folgendermaßen eingerichtet:

Chef LS mit Adjutant

Referat a	Referat b	Referat c
militärische Angelegenheiten, Taktik	Organisation und Bereitschaft	Personal und Ausbildung
Referat d	**Referat k**	**Referat l**
Entwicklung und Erprobung	Verwaltung	Luftschutz

Freg. Kapt. Wenninger.

Diese Organisation hat unter dem Fregattenkapitän Wenninger weitergearbeitet, bis unmittelbar nach dem 30. Januar 1933 durch einen Befehl des Reichskriegsministers die LS-Gruppe der Marine mit der gleichartigen Organisation des Heeres unter dem Oberst Bohnstedt zusammengefaßt wurde. Diese zusammengefaßte Wehrmachtorganisation ist dann im Frühjahr 1933 in das neugebildete R. L. M. übergegangen. —

Den Toten zum Gedächtnis.

Dieser Teil soll nicht schließen, ohne daß der Kameraden gedacht wird, die bis zum Jahr 1933 nach angestrengter und aufopferungsvoller Aufbautätigkeit im Dienst der Luftfahrt und im Glauben an die Wiederauferstehung einer Luftwaffe ihr Leben gelassen haben.

In Ausübung des Dienstes fanden den Tod:

Funker Willy Spörhase ..... am 30. März 1926,
Flugzeugführer Walter Kessel ..... » 22. Juni 1929,
» Roman v. Lilienfeld » 29. Juni 1930,
» Martin Ackermann.. » 28. August 1931,
» Karl Wiborg ..... » 16. Dezember 1931,
» Hans-Karl v. Treskow » 9. September 1932 (in Rußland),
» Reinhold Poß ..... » 26. August 1933.

Ehre ihrem Andenken!

A 0055656

H2302 – 0060

H2302 – 0061

6. Versuch zur Stärkung unserer Minenwaffe.

Kauf von Minenmaterial in England.

Während des Ruhreinbruchs 1923 wurden auf Veranlassung des Abt.-Leiters von BW Kapt. z. S. Hansen aus Mitteln, die vom Lohmann-Fonds abgezweigt waren, 500 Minen, 200 Wasserbomben und einige Muster von Ottern und Wasserbombenwerfern unter Einschaltung einer Mittelsperson von der Firma Vickers, London, beschafft. Um den Kauf zu tarnen, wurde als Bestimmungsort ein ausländischer Hafen angegeben; hier wurden die beschafften Waffen nach Deutschland umgeschlagen. Der geistige und tätige Leiter dieses Unternehmens war K. Kapt. Weishaupt, der mit großem Geschick an die Aufgabe heranging.

Fehlschlag beim Transport.

Infolge Strandung des Dampfers gelang es nicht, die geladenen Gefäße der 500 Minen nebst Sprengbüchsen und Zündern nach Deutschland zu bringen. Der wieder flott gemachte Dampfer mußte mit den 500 geladenen Minengefäßen usw. nach England zurückkehren, da die Gefahr bestand, daß das ganze Unternehmen an die Öffentlichkeit dringen würde. Es folgte ein langwieriger Strandungsprozeß, bei dem sich besonders Torpeder-Kapitänleutnant a. D. Scheibler, abgesehen von seiner sonstigen sehr aktiven Beteiligung an dem Unternehmen, hervortrat und seine Haut zu Markte trug.

Verzicht auf die Minengefäße.

Die 500 geladenen Minengefäße wurden auf Kosten der Mittelsperson bei Vickers eingelagert; alle weiteren Versuche, sie aus England herauszubekommen, blieben wegen der damaligen politischen Lage erfolglos. Inzwischen liefen die Lagerkosten in England derartig auf, daß die Hereinnahme der 500 Minengefäße aufgegeben wurde. Die ganze Angelegenheit endete mit einem Prozeß, der zugunsten von Vickers entschieden wurde, da die Prozeßführung von deutscher Seite wegen der Notwendigkeit, die Rolle der deutschen Marine unbedingt geheimzuhalten, mit mehr oder weniger gebundenen Händen erfolgen mußte. Die übrigen Teile gelangten nach Deutschland, so daß die Marine aus diesem Unternehmen immerhin mit einer Stärkung ihrer Sperrwaffen wie folgt hervorging:

Endergebnis.

500 Minenanker mit Zubehör und Inneneinrichtungen der Gefäße.

(Durch Anfertigung der Gefäße und Ladungen in Deutschland wurden später 500 kriegsfertige Minen bereitgestellt.)

200 Wasserbomben.

Einige Ottern und Wasserbombenwerfer, die für die Weiterentwicklung der eigenen Sperrwaffen wertvolle Fingerzeige gaben.

A 005057

H2302 – 0062

7. Wirtschaftliche Aufrüstung.

Gründung der »Tebeg«.

Die Notwendigkeit, die Möglichkeiten einer Rüstungsbeschaffung und -ergänzung für die Marine im Falle eines Krieges zu untersuchen, führte Anfang 1925 auf Anregung des Abt.-Leiters von BW, Kapt. z. S. Hansen, zur Gründung der Tebeg, Technische Beratung und Beschaffung G. m. b. H., nachdem seit 1923 auf Veranlassung von Kapt. z. S. Gladisch bereits wertvolle Vorarbeit von Ministerialamtmann Dr. Schimpf geleistet worden war.

Die Tebeg, deren Anteile sich im Besitz der Navis G. m. b. H., einer Lohmann-Gründung (s. unter 113a), befanden, war ebenfalls in dem von Kapitän Lohmann angekauften Haus Lützowufer 3 untergebracht. Ihr Name war lediglich ein Deckname; in Wirklichkeit war es eine getarnte Außenstelle der Marineleitung, der die Ausführung durch den VV. verbotener Aufgaben in der damaligen Zeit außenpolitischer Schwäche und Verständnislosigkeit für Wehrfragen selbst nicht möglich war. Die Leitung der Gesellschaft wurde dem Fregattenkapitän a. D. Goeble übertragen, einem in Friedens- und Kriegszeiten, besonders als Chef der 9. Torpedobootsflottille beim Skagerrak, bewährten Seeoffizier; seine Mitarbeiter waren Kapitänleutnant a. D. von dem Borne, Marinebaurat i. R. Hey und Marine-Stabszahlmeister i. R. Habicht, später als Verbindungsoffizier zum Heereswaffenamt noch Fregattenkapitän a. D. Lawrence.

Leiter und Mitarbeiter.

Aufgabe der Tebeg.

Aufgabe der Tebeg war es, die Rohstofflage zu untersuchen, die industrielle Fertigungsmöglichkeit, die Deckung des Arbeiterbedarfs und im Zusammenhang hiermit auch alle anderen kriegswirtschaftlichen Fragen, wie die der Betriebsstoffe, des Kraftbedarfs, des Verkehrs und der Transportmöglichkeiten, zu studieren und die Einfuhrmöglichkeiten aus dem Ausland und die Frage einer Bevorratung zu prüfen. Die Fehler der Vorkriegszeit und zu Beginn des Krieges sollten vermieden werden; durch wohldurchdachte kriegswirtschaftliche Maßnahmen und durch eine systematische Vorbereitung der Fertigung im Kriegsfalle sollte der erforderliche Nachschub an Schiffen und Fahrzeugen, an Waffen, Munition und sonstigem Kriegsgerät sichergestellt werden. Kurz gesagt: Die Vorbereitung der planmäßigen Mobilmachung der Rüstungsindustrie war das Ziel.

Die Aufgabe der Tebeg war nicht einfach. Reiche Rohstoffgebiete waren Deutschland verlorengegangen, die deutsche Rüstungsindustrie war völlig zerschlagen, die durch den Feindbund noch zugelassenen Rüstungsfirmen waren zu Beginn der Arbeit der Tebeg

4035658

H2302 – 0063

1925 noch von seinen Kontrollorganen besetzt, und die Zahl der verfügbaren und geübten Facharbeiter ging infolge der Arbeitslosigkeit immer weiter zurück.

Schwierige Arbeitsbedingungen.

Dazu kamen für die Tebeg vielfach äußere Schwierigkeiten: Die Tarnung der Aufgabe und der Arbeit, die räumliche Trennung von der Marineleitung, die Unmöglichkeit, irgendwelche Fragen auch geringerer Bedeutung durch Fernsprecher zu erledigen und die Notwendigkeit, jeden Schriftwechsel nach Möglichkeit zu vermeiden, jedenfalls aber ihn in Privatschreiben und mit Decknamen in getarnten Ausdrücken zu führen.

Der Leiter und seine Mitarbeiter hatten ferner keine Dienststellung und keinen offiziellen Auftrag; sie mußten durch Vertrauensleute vorsichtig eingeführt werden, konnten nur mit sorgfältig und schwierig ausgewählten Vertrauensleuten verhandeln, kamen und gingen als Privatleute und waren völlig auf guten Willen und freiwillige Mitarbeit angewiesen. Es muß anerkannt werden, daß diese Mitarbeit der Industrie in weitgehendem Maße und mit wenigen Ausnahmen in verständnisvollem Sicheinsetzen gewährt wurde, daß es mit den verschiedenen Organisationen der Wirtschaft und den in gleicher Richtung arbeitenden Dienststellen des Heeres zu einer erfreulichen Zusammenarbeit kam und daß die Arbeit insbesondere auch von den Abteilungen und Referaten der Marineleitung in klarer Erkenntnis der Bedeutung der Aufgabe bereitwilligst unterstützt wurde.

Auflösung der Tebeg.

Als es im Zuge der Lohmann-Abwicklung zur Auflösung der Navis G. m. b. H. kam, wurde Mitte 1928 auch die Tebeg gelöscht und von der Marineleitung offen als Wirtschaftsgruppe übernommen; die Finanzierung ihrer im übrigen getarnt weiterzuführenden Arbeiten fand wie bisher durch Sondermittel statt, die ab 1928 in einem geheimen Etat ausgewiesen wurden (s. unter Teil III). Diese Gruppe wurde später in die Wirtschaftsabteilung umgewandelt und wird seit 1936 als Wehrwirtschaftsabteilung des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine geführt.

K. Adm. a. D. Goehle.

Ein besonderes Verdienst an der erfolgreichen Durchführung der wehrwirtschaftlichen Arbeit hat sich der jetzt als Konteradmiral a. D. ausgeschiedene Leiter, Kapitän zur See (E) Goehle, erworben. Mit weitvorausschauendem Blick und überragendem Verständnis für die gestellte Aufgabe und mit zäher und nie erlahmender Tatkraft hat er unbeirrbar und zielbewußt die Tebeg 11 Jahre und 2 Monate geleitet; er hat aus der kleinen getarnten „schwarzen" G. m. b. H. die Wehrwirtschaftsabteilung des O. K. M. geschaffen, die ein wichtiges Glied in der Organisation der Kriegsmarine geworden ist.

A 035659

H2302 – 0064

8. Verschiedene Maßnahmen.

a. Die N. V. Aerogeodetic.

Meßgeräte-Boykow G. m. b. H.

Am 1. Juli 1925 hatte das Reichsverkehrsministerium zur Entwicklung einer wichtigen Erfindung auf dem Gebiet der militärischen Luftfahrt, der Wegemesser-Erfindung, eine Gesellschaft gegründet, die Meßgeräte-Boykow G. m. b. H., an der als Treuhänder des Reiches die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt E. V. und als zweiter Partner Herr Boykow beteiligt waren. Dieser stellte gegen ein gewisses Entgelt die grundlegende Erfindung zur Verfügung und wurde Geschäftsführer der Gesellschaft, die sich ausschließlich mit der Entwicklung des Wegemessers und anderer militärisch wertvoller Geräte zu befassen hatte. Die Gründung geschah mit auf Anregung von Kapt. z. S. Kinzel bzw. K. Kapt. Altvater, beide bei BW.

N. V. Aerogeodetic.

Um eine eigene Fertigungsstelle für die bei der Meßgeräte-Boykow G. m. b. H. entwickelten Geräte und zugleich für wichtige Sondergeräte der Marine, vor allem Artillerie-Kreiselanlagen zur Verfügung zu haben, kaufte die Marine auf Betreiben des K. Kapt. Altvater durch die Mentor-Bilanz G. m. b. H. (eine Lohmann-Gründung) am 29. Mai 1926 von der Firma Goerz für 340 000 *R.M* eine ihr gehörende, in Zehlendorf betriebene Gesellschaft formell holländischen Rechtes, die N. V. Aerogeodetic. Diese erschien auch deshalb geeignet, weil erwartet wurde, daß bei dieser holländischen Gesellschaft geheime Entwicklung betrieben werden konnte, ohne daß Besichtigungen durch die Kontrollkommissionen stattfanden.

Das Geld stammte teilweise aus dem ordentlichen Etat, aus dem 350 000 *R.M* herausgezogen und mit getarnten Rechnungen schwarz gemacht wurden, teilweise aus einem Effektenverkauf von Kapt. z. S. Kinzel aus dem schwarzen Fonds bei BW. Boykow wurde als wissenschaftlicher Leiter und Vorstandsmitglied verpflichtet, kaufmännischer Leiter und Vorstandsmitglied wurde Kaptlt. a. D. Benninghoff; der nominelle Sitz war Amsterdam.

Die Gründung dieser Gesellschaft war auch deshalb dringend, um für Artillerie-Kreiselanlagen nicht auf die Firma Anschütz-Kiel angewiesen zu sein, bei der damals wegen Überfremdung eine Geheimhaltung nicht möglich war.

Die Aerogeodetic hat seit Jahren in steigendem Umfang wichtige Arbeit sowohl auf dem Gebiet der Kreiselgeräte als auch anderer

A 035660

H2302 – 0065

Kreiselgeräte G. m. b. H.

geheimer Artilleriegeräte für unsere Neubauten geleistet; der Umfang hat sich gegen die Gründungszeit verzehnfacht. Die Aufrechterhaltung der Gesellschaft, die jetzt den Namen »Kreiselgeräte G. m. b. H.« trägt, war vor allen Dingen in den ersten Jahren nicht leicht. Ein großes Maß von Arbeitslast gehörte dazu, um sie unter Wahrung der früher gebotenen Geheimhaltung der Verbindung mit der Marine auf ihre Leistungsfähigkeit zu bringen.

Besonders schwierige Vertragsverhandlungen wurden nötig, als die Meßgeräte Boykow G. m. b. H. in Liquidation trat und es galt, deren Urheberrechte und Erfindungen einerseits für die Kreiselgeräte G. m. b. H., andererseits für die das Entwicklungsgebiet der Meßgeräte G. m. b. H. übernehmende Firma Siemens nutzbar und damit für die Wehrmacht fruchtbar zu machen.

b. Geheime Erkundung.

Mit Fortschreiten der Mobilmachungsarbeiten und der Vorüberlegungen für eine operative Verwendung der geringen Streitkräfte, die der Marine in der Ostsee damals zur Verfügung standen, gewann die Tätigkeit der Erkundungen auch für diese Aufgaben mehr und mehr an Bedeutung. Den ersten Anlaß dazu bot die von Dänemark zunächst getarnt in Angriff genommene Vertiefung des Drogden-Fahrwassers; auf sie hatte eine russische Zeitungsnachricht zuerst hingewiesen.

Kauf eines Bootes.

Das für Zwecke der Waffenverschiebung früher von dem U-Bootsmaschinisten Selmer gefahrene Motorboot (s. unter I 2b) war nicht mehr verfügbar, geeignete andere Fahrzeuge waren nicht greifbar. Das Stationskommando mußte deshalb ein neues Fahrzeug erwerben, um dessen Anschaffung sich der 1. Admiralstabsoffizier K. Kapt. Schuster bemühte. Auf dienstlichem Wege gelang es ihm nicht, in Berlin dafür Mittel zu gewinnen. Er wandte sich deshalb an Kapt. z. S. Lohmann mit dem Erfolg, daß dieser sofort 18 000 *RM* zur Verfügung stellte, womit bei der Firma Stocks & Kolbe in Kiel ein Fischkutter gebaut wurde.

Erkundungstätigkeit des Ob. Masch. Selmer.

Mit diesem Fahrzeug hat Obermaschinist Selmer nach den Anweisungen von K. Kapt. Schuster seine Erkundungstätigkeit begonnen. Er hat die erste Aufgabe (Feststellung der Verhältnisse in den Drogden) erfolgreich durchgeführt, die Vermutung, daß tatsächlich die Drogden auf 8,3 m Tiefe (Mindesttiefe) gebracht waren, fand ihre Bestätigung.

A085661

H2302 – 0066

Späterhin wurden die Aufgaben zunächst im Hinblick auf das Werden einer polnischen Marine erweitert; sie erfuhren dann eine Ausdehnung auf die Erkundung von Ankerplätzen und Durchfahrtsmöglichkeiten an allen Küsten der Ostseeeingänge, der mittleren Ostsee und auch des Skagerraks im Hinblick auf eine Kriegsführung mit leichten Streitkräften, besonders mit Schnellbooten.

Die aus der Nordmarkhilfe dem Stationskommando zufließenden Gelder fanden bei diesen Aufgaben willkommene Verwendung. —

A 035662

H2302 - 0067

C E R T I F I C A T E

I hereby certify that the annexed document

No. USA 41 is a photostat of an original document submitted in evidence by the United States Prosecution under this number. The original document has been withdrawn in accordance with Rule 10 of the International Military Tribunal, and to the best of my knowledge and belief is to be held at

British Admiralty

John E. Ray

JOHN E. RAY
Colonel, FA
General Secretary
International Military Tribunal

Date 11/25/46

H2302 – 0068

00961

OFFICE OF U.S. CHIEF OF COUNSEL FOR WAR CRIMES

EVIDENCE DIVISION

Date : NOV 18 1946

I certify that Document Number C 156 was introduced into evidence as Exhibit Number USA 41 in the Trial by the International Tribunal of Hermann GOERING, et al, which commenced on 20 November 1945, and that the attached photostat is a true and correct copy of the original.

Fred Niebergall

Fred NIEBERGALL
Chief, Document
Control Branch.

H2302 – 0069

III. Planmäßige Rüstungsarbeiten mit Duldung der Reichsregierung, aber hinter dem Rücken der gesetzgebenden Körperschaften.

(Von 1928 bis zur Machtübernahme 1933).

Das mit der Aufdeckung der Lohmann-Unternehmungen belastete Jahr 1927 griff mit rauher Hand in die im besten Gang befindlichen Wehrarbeiten, und die zum Schmieden der Rüstung erhobene Hand stockte im Schlage — jedoch nicht länger, als bis wiederum deutsche Männer verantwortungsfreudig die Lage, und zwar besser als zuvor wiederhergestellt hatten.

Denn wenn bisher Einzelhandlungen lose und unabhängig, manchmal auch ohne Kenntnis voneinander ihr Ziel erstrebt hatten, wurde jetzt in kraftvoller Zusammenfassung und kluger Ausgleichung der Kräfte an der deutschen Wehrhaftmachung auf einer Grundlage weitergearbeitet, die ihre Verbreiterung in einer Mitverantwortung der Reichsregierung fand, welche sich der Notwendigkeit dieser Arbeiten nicht mehr verschließen konnte; eine Beteiligung von Reichsrat und Reichstag an dieser Verantwortung ließ allerdings die innerpolitische Lage nicht zu.

Umfang und Art dieser Arbeiten erhielten nach wie vor ihr Gepräge durch die im VV begründete Notwendigkeit der Tarnung, ein Zwang, der mit der Zeit um so unerträglicher empfunden wurde, als der Fortgang der Arbeiten die im deutschen Volke verankerten und nur künstlich niedergehaltenen Kräfte immer klarer und eindringlicher erkennen ließ. —

A 085603

H2302 – 0070

Durch Indiskretion eines entlassenen Direktors der Phoebus-Film-Gesellschaft (s. unter II 3 b), der die Niederschrift über Hingabe eines weiteren Reichskredits an die Gesellschaft in der Tasche hatte, gelangte die Kenntnis dieses Unternehmens im Sommer 1927 an die Presse (Berliner Tageblatt) und damit in die Öffentlichkeit. Reichstag und Presse, soweit sie nicht als geringe Ausnahme wehrfreundlich eingestellt war, tobten und forderten eine Untersuchung durch den Reichstag sowie die Einsetzung einer Kontrollkommission zur Verhinderung der Bildung schwarzer Fonds, die in Verbindung mit dem Fall Lohmann aufgetreten und der Kontrolle der zuständigen Stellen entzogen waren.

Bloßstellung der Lohmann-Unternehmungen.

Die Untersuchung hat in Art und Umfang, wie beides von der damaligen Zeit zu erwarten war, ihre Erledigung gefunden und soll hier nicht weiter geschildert werden. Schon vor ihrer Beendigung hatte der Reichswehrminister Dr. Geßler im Gefühl einer gewissen Mitverantwortung für den Vorfall Ende 1927 sein Portefeuille zur Verfügung gestellt und dem General Groener Platz gemacht. Für die Reichsmarine war der Vorfall, abgesehen von einer unbestreitbaren Einbuße an Ansehen, noch mit einem besonders schweren Verlust insofern verbunden, als der hochverdiente und allseits beliebte Chef der Marineleitung, Admiral Zenker, nach Abschluß des Falles Lohmann von seinem Amt ebenfalls zurücktrat, weil er bei seiner vornehm-strengen Dienstauffassung in seinem weiteren Verbleiben eine für die Marine untragbare Belastung sah.

Rücktritt des Reichswehrministers Dr. Geßler und des Chefs der Marineleitung, Admiral Zenker.

Sein Nachfolger, Admiral Dr. h. c. Raeder, übernahm ein schweres Erbe. Seine erste Aufgabe sah er darin, das in der Öffentlichkeit geschädigte Ansehen der Reichsmarine mit ordnender Hand wieder herzustellen, und wer die Beratungen des Marineetats dieser Jahre im Haushaltsausschuß und Plenum des Reichstags miterlebt hat, kann sich eine Vorstellung von der Schwierigkeit, aber auch von der Notwendigkeit dieser Aufgabe machen, deren Gelingen den vollen Einsatz der Persönlichkeit des neuen Chefs der Marineleitung erforderlich machte.

Admiral Dr. h. c. Raeder.

Eine weitere Aufgabe erblickte Admiral Raeder in seiner Einwirkung auf die Abwicklung der Lohmann-Unternehmungen; galt es doch hierbei, kritisch zu prüfen, welche Vorhaben wegen ihrer militärischen Bedeutung weiterzuführen und welche als militärisch aussichtslos abzustoßen und daher zu liquidieren seien. Das Ergebnis dieser Prüfung ist in der Würdigung der Lohmann-Unternehmungen im Teil II, 3 bereits behandelt worden. Es bedeutete für die Führung der Reichsmarine ein großes Wagnis, sich

Abwicklung der Lohmann-Unternehmungen.

A0856G4

H2302 – 0071

zu einigen dieser doch sämtlich bloßgestellten Maßnahmen zu bekennen und somit die Verantwortung für eine fruchtbringende Weiterführung dieser Vorhaben zu übernehmen; aber vor der Forderung nach Wehrhaftmachung des deutschen Volkes mußten alle Bedenken zurücktreten.

Die Abwicklung der weit verzweigten Lohmann-Unternehmungen nahm mehrere Jahre in Anspruch und konnte nur deshalb eine dem Wehrgedanken entsprechende Durchführung erfahren, weil die mit dieser Aufgabe betrauten Persönlichkeiten von hohem Verständnis für die Aufgaben einer Landesverteidigung beseelt waren. Es wirkten dabei vom Reichsfinanzministerium mit die Ministerialräte Weiß und Graf Schwerin von Krosigk, vom Rechnungshof der Rechnungshofdirektor Stengel, Geh. Reg. Rat Dr. Müller und Min. Amtmann Ahrens, von der Marine endlich Ministerialrat Schaller, Ob. Reg. Rat Dr. Eckhardt und Reg. Ob. Insp. Schneider.

Auflösung der »schwarzen« Fonds.

In Zusammenhang mit der Abwicklung der Lohmann-Unternehmungen erhob sich jetzt im Interesse einer geordneten Etatswirtschaft die Forderung, alle sonst noch bestehenden »schwarzen« Fonds, wie sie in den Teilen I und II dieser Denkschrift verschiedentlich erwähnt sind, zu erfassen und aufzulösen.

Diese Erfassung war nicht einfach, da die bestehenden Fonds nicht immer bekannt waren und ihre Fondsverwalter erklärlicherweise eine gewisse Zurückhaltung übten. Infolgedessen gab es für die mit der Erfassung beauftragte Marine-Haushalts-Abteilung (Leiter Kapt. z. S. Gadow, Referenten K. Kapt. Schüssler und Ministerialrat Hanke) manch' harte Nuß zu knacken. Es bedurfte schließlich einer scharfen Verordnung des Reichswehrministers, die von einer »letzten Chance« sprach, um diese Arbeiten nach weit mehr als Jahresfrist zu einem Abschluß zu bringen, so daß nach Prüfung der Unterlagen durch den Rechnungshof die Fonds aufgelöst und ihre Erlöse den Einnahmen des Reichs zugeführt werden konnten. —

Einsetzung des Mitprüfungsausschusses.

Es kam nunmehr darauf an, die eingangs erwähnte Forderung des Reichstags nach Einsetzung einer Kontrollkommission zur **Verhinderung** schwarzer Fonds mit der im Wehrinteresse gebotenen **Weiterführung** der wertvolleren Lohmann-Unternehmungen und der sonstigen früher eingeleiteten Rüstungsvorhaben in Einklang zu bringen. Die Aufgabe dieser von der Reichsregierung eingesetzten »Überwachungskommission für die geheimen Ausgaben des Reichswehrministeriums«, später »Mitprüfungsausschuß« genannt, zu

A 035665

H2302 – 0072

dem außer den Chefs der Heeres- bzw. Marineleitung der Staatssekretär im R. F. M. Dr. Popitz und der Präsident des Rechnungshofes, Staatsminister a. D. Dr. h. c. Saemisch, traten, war daher nicht einfach. Mußten doch unter den Augen dieses Ausschusses bzw. mit seiner Zustimmung die erwähnten Vorhaben weiterbetrieben werden, die nach dem als deutsches Reichsgesetz geltenden VV nicht gestattet waren und daher durch den Haushaltsplan nicht angefordert werden konnten; sie entbehrten also eigentlich einer gesetzlichen Unterlage.

Einrichtung des Sonderhaushalts.

Andererseits erhielten sie dadurch dennoch eine gewisse Gesetzmäßigkeit, daß sie in einem geheimen Sonderhaushalt aufgeführt waren, in welchem die eingesetzten Beträge ebenso wie offene Mittel behandelt wurden. Ihre Bewirtschaftung wie die Rechnungslegung und -prüfung ging nach den gleichen Grundsätzen wie beim offenen Etat vor sich, nur mit der Maßgabe, daß das Vorhandensein solcher Sondermittel nach außen hin eben nicht in Erscheinung treten durfte. Gespeist wurde dieser Sonderhaushalt durch Abzweigung aus einer Reihe von Kapiteln und Titeln des offenen Haushalts, die für diesen Zweck überhöht wurden.

Verantwortlichkeit des Mitprüfungsausschusses.

Bedeutete für den Mitprüfungsausschuß allgemein die Zwiespältigkeit seiner Aufgabe schon eine gewisse Belastung, so übertrug sich diese in verstärktem Maße auf die Mitglieder der Reichsregierung, mit deren Billigung der Mitprüfungsausschuß wirkte und deren links eingestellte Minister sich in ihrer Doppelrolle sicherlich nicht wohl gefühlt haben. Am meisten jedoch hat zweifellos der in seinem Amt unabhängige und nur dem deutschen Volke verantwortliche Präsident des Rechnungshofes Staatsminister a. D. Dr. h. c. Saemisch diese Belastung empfinden müssen; hat der Rechnungshof doch die gesetzliche Verpflichtung, jeden Vorstoß, der zu einer Etatsverletzung führt, grundsätzlich zur Kenntnis der gesetzgebenden Körperschaften zu bringen. Infolgedessen mußte Minister Saemisch in jedem Falle, der im Mitprüfungsausschuß zur Erörterung kam, in einen Gewissenskonflikt geraten, da es sich hierbei um derartige generelle Verstöße handelte. Die Übernahme einer solchen Verantwortung, die ihm niemand abnehmen konnte, kann im vaterländischen und wehrpolitischen Interesse nicht hoch genug gewertet werden.

Staatsminister a. D. Saemisch.

Entwicklung des Sonderhaushalts.

Die Aufstellung des Sonderetats mußte naturgemäß in enger Verbindung mit dem offenen Etat vor sich gehen. Sie war daher Sache der Marine-Haushalts-Abteilung, die unter ihren Leitern, den Kapitänen z. S. Gadow, Bastian und Schüssler den anfangs noch handgeschriebenen Sonderetat im Betrage von

A 085666

6,8 Mill. *R.M* im Jahre 1928 bis auf 21 Mill. *R.M* im Jahre 1933 entwickelte; die technische Durchführung dieser immer umfangreicher werdenden Etatsarbeiten lag dabei in den Händen des Reg. Ob. Inspektors Thiele.

Bei den von Jahr zu Jahr steigenden Ansprüchen an diesen Etat war es angesichts der bis 1933 gleich gebliebenen Gesamtsumme des offenen Etats nicht leicht, die Titel dieses Etats unauffällig um diese Geheimbeträge zu überhöhen; durfte doch dieses Verfahren unter keinen Umständen zur Kenntnis der gesetzgebenden Körperschaften gelangen. Bei den Beratungen des offenen Etats im Reichsrat und Reichstag, bei denen außer dem Leiter der Marine-Haushalts-Abteilung mit seinen Referenten sehr häufig der Chef der Marineleitung persönlich einzelne Etatspositionen vertrat, mußten oft unbequeme Fragen ausweichend, dabei doch für den Fragesteller befriedigend beantwortet werden, und so mancher für die Marine lebenswichtige Geheimbetrag ist durch harmlose Erklärungen begründet worden.

Bildung eines Arbeitsausschusses.

Bei dem steigenden Umfang der Geheimausgaben ging es nicht mehr an, den eigentlichen Mitprüfungsausschuß weiter mit der Beratung der immer zahlreicher werdenden Etatsvorhaben zu bemühen; es bildete sich daher ein Arbeitsausschuß heraus, bestehend aus den zuständigen Referenten der beteiligten Ministerien — beim R. F. M. Ministerialrat Dr. Peckert, später Geh. Reg. Rat Dr. Bender, beim Rechnungshof Geh. Reg. Rat Dr. Müller mit Ministerialamtmann Abrens —, die in vertrauensvoller und verantwortungsfreudiger Zusammenarbeit mit der Marine-Haushalts-Abteilung alle Fragen bis auf die wenigen grundsätzlichen Punkte von sich aus erledigten. Letztere fanden beim eigentlichen Mitprüfungsausschuß ihren Abschluß, und zwar auch dann, wenn es sich um wichtige militär-politische Fragen handelte, die damals selbst die Reichsregierung nicht ohne weiteres zu bejahen wagte, wie z. B. die Aufstockung von Flugzeugen und die Bildung von Zeitfreiwilligen-Formationen nicht nur an der Grenze, sondern auch im Innern des Reiches. Für diese Maßnahmen übernahm der Mitprüfungsausschuß — und dies verdient festgehalten zu werden — selbst die Verantwortung.

Mit diesem Sonderetat und seiner Behandlung war somit ein Werkzeug gefunden, das im Gegensatz zu den Einzelaktionen vorheriger Jahre eine kraftvolle Zusammenfassung der in Angriff genommenen Rüstungsvorhaben bei gegenseitiger Abstimmungsmöglichkeit gestattete und daher die größte Aussicht auf eine militärisch und wirtschaftlich günstige Ausnutzung der anfangs nur bescheidenen Sondermittel bieten konnte.

H2302 – 0073

A 0055657

H2302 – 0074

IV. Aufrüstung unter Führung der Reichsregierung in getarnter Form.

(Von 1933 bis zur Wehrfreiheit 1935.)

Der mit der Machtübernahme am 30. Januar 1933 verbundene einheitliche Zusammenschluß der ganzen Nation war von entscheidendem Einfluß auf Umfang und Form der weiteren Rüstungsarbeiten. Während der Reichsrat seiner Auflösung entgegenging und als gesetzgebende Körperschaft hinfort ausschied, erfuhr der Reichstag eine Zusammensetzung, die der Aufrüstung der Wehrmacht gegenüber nur noch eine eindeutige Haltung einnehmen konnte.

Auf dieser Grundlage übernahm nun die Reichsregierung die Führung in den Aufrüstungsarbeiten.

Aufbau der Wehrmacht.

Für die Wehrmacht wirkte sich die Übernahme dieser Führung durch die Reichsregierung dahin aus, daß der Reichskriegsminister, Generaloberst v. Blomberg, und durch ihn die drei Wehrmachtteile vom Reichskabinett eine weitgehende Ermächtigung zum Aufbau der Wehrmacht erhielten, in dessen Arbeiten nunmehr die gesamte Organisation des Reiches eingeschaltet wurde.

Infolge dieser Ermächtigung kam die Mitwirkung des bisherigen Mitprüfungsausschusses bei der Bewirtschaftung der geheimen Ausgaben künftig in Fortfall; es verblieb lediglich die nachprüfende Tätigkeit des Rechnungshofes des deutschen Reiches.

Selbständigkeit des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Admiral Dr. h. c. Raeder, hatte damit beim Auf- und Ausbau der Kriegsmarine eine weitgehende Selbständigkeit erhalten, die nur insofern noch eine Einschränkung erfuhr, als mit Rücksicht auf den VV die bisherige Tarnung der Rüstungsarbeiten beibehalten werden mußte. Neben dem offenen Etat blieb daher der bisherige Sonderetat bestehen, der unter Berücksichtigung der vom Reich für die Aufrüstung zur Verfügung gestellten erheblichen Arbeitsbeschaffungsmittel eine ganz wesentliche Erhöhung erfuhr. In der Bewirtschaftung dieser Mittel waren dem Leiter der Marine-Haushalts-Abteilung — bis 1934 Kapitän z. S. Schüssler, danach Kapitän z. S. Förste — weitgehende Befugnisse erteilt worden, die der gestiegenen Verantwortung des Etatschefs Rechnung trugen.

A 035668

H2302 – 0075

Erklärung der Wehrfreiheit.

Als am 16. März 1935 der Führer im Vertrauen auf die inzwischen erfolgte Erstarkung der Wehrmacht die Wiederherstellung der Wehrhoheit des deutschen Reiches verkündete, kam auch die erwähnte letzte Einschränkung in den Rüstungsarbeiten, nämlich die außenpolitische Tarnung, in Wegfall.

Befreit von allen Fesseln, die 1½ Jahrzehnte lang unsere Bewegungsfreiheit auf und unter Wasser, zu Lande und in der Luft eingeengt haben, und getragen von dem wiedererwachten Wehrwillen der gesamten Nation, kann nunmehr die Wehrmacht und als ihr Bestandteil die Kriegsmarine mit voller Kraft die begonnene Rüstung ihrer Vollendung entgegenführen mit dem Ziel, dem Reiche die ihm zukommende Stellung in der Welt zu sichern!

4 005069

H2302 – 0076

Anlage.

Liste der 119 Geschütze, die durch Schreiben der Botschafterkonferenz vom 27.10.22 nachträglich genehmigt sind.

Ort	Batterie	Anzahl und Geschützbezeichnung
Borkum	Ostland	4 — 15 cm Tbts. K. L/45 in Tbts. L. C/16
	Märker	4 — 15 cm S. K. L/45 in M. P. L. C/13
	Holtzendorff	4 — 15 cm S. K. L/45 in M. P. L. C/13
	Süd	4 — 15 cm S. K. L/45 in M. P. L. C/13
Norderney	Dohna	4 — 15 cm Ubts. u. Tbts. K. L/45 in Ubts. u. Tbts. L. C/16
	Hindenburg	4 — 15 cm Ubts. u. Tbts. K. L/45 in Ubts. u. Tbts. L. C/16
Juist	Scheer	4 — 15 cm Ubts. u. Tbts. K. L/45 in Ubts. u. Tbts. L. C/16
	Pohl	4 — 15 cm Ubts. u. Tbts. K. L/45 in Ubts. u. Tbts. L. C/16
Wangerooge	Grimshörn	8 — 15 cm Tbts. K. L/45 in Tbts. L. C/16
Langeoog	Langeoog	6 — 15 cm Tbts. K. L/45 in Tbts. L. C/16
		2 — 15 cm Ubts. u. Tbts. K. L/45 in Ubts. u. Tbts. L. C/16
Wilhelmshaven	Groden	8 — 28 cm S. K. L/45 in Bettungsschießgerüst
	Altona	4 — 24 cm S. K. L/40 in Bettungsschießgerüst
	Rüstersiel	4 — 8,8 cm Flak L/45 in M. P. L. C/13
	Flörkenkamp	3 — 8,8 cm Flak L/45 in M. P. L. C/13
Cuxhaven	St. Peter	8 — 15 cm Tbts. K. L/45 in Tbts. L. C/16
	Steinmarner-Seedeich	4 — 15 cm S. K. L/45 in Kst. M. P. L. C/14 m. opt. Visier
	Drangst	4 — 10,5 cm Ubts. u. Tbts. Flak in Ubts. u. Tbts. L. C/16

A 035670

H2302 – 0077

Ort	Batterie	Anzahl und Geschützbezeichnung
Cuxhaven	Süderwisch	4 — 10,5 cm Ubts. u. Tbts. Flak in Ubts. u. Tbts. L. C/16
	Westerende	4 — 10,5 cm Ubts. u. Tbts. Flak in Ubts. u. Tbts. L. C/16
	Nordheim	4 — 10,5 cm Ubts. u. Tbts. Flak in Ubts. u. Tbts. L. C/16
Sylt	Möwenberg	4 — 15 cm Ubts. u. Tbts. K. L/45 in Ubts. u. Tbts. L. C/16
	Vogelkoje	4 — 15 cm desgleichen
	Hörnum	8 — 15 cm desgleichen
Amrum	Wittdün	4 — 15 cm desgleichen
	Süddorf	4 — 15 cm desgleichen

Zusammenstellung.

1 — 28 cm	Batterie	mit	8	Geschützen
1 — 24 cm	-	mit	4	-
17 — 15 cm	-	mit	84	-
4 — 10,5 cm	-	mit	16	-
2 — 8,8 cm	-	mit	7	-
25 Batterien			119	Geschützen

A 085671

H2302 – 0078

Personenverzeichnis.

Seite

A

Ackermann 63
Ahrens 29. 72. 74
Altvater 13. 67
Andersen 24
Angermann 13
Arnus 8

B

Baarß 54. 60
Bachmann 52
Barelmann 20
Bartenbach 38. 40. 41. 43. 47. 49
Bastian 73
Bauer 23
Berlitz 54
Behnke 26. 38
Bender 74
Bendix 15
Benninghoff 67
von Blomberg 75
Blum 38. 39
Bock 56
Böhmers 32
Bohnstedt 63
vom dem Borne 65
Bülow 67
Bräutigam (Robert) 38. 42. 48
Bröking 42. 49
Bruch 52. 60
Bücker 51

C

Canaris 28. 39. 41. 46
Cesar 52
Coeler 53. 56
Cornelius 56
Cranz 54

D

Daugs u. Co. 15
Dominik 24

Seite

E

Echevarrieta 28. 41. 42
Eckhardt, Mar. Ob. Baurat 19
Eckhardt, Dr., Ob. Reg. Rat 29. 72
Eisenlohr 56
Ellerbrock 14
Eßberger 32

F

Faber 50. 52
Fenshow 15
Forstmann 13
Förste 75
Fritze 34. 37
Fürbringer (Werner) 48

G

Gadow 72. 73
Frhr. von Gagern 25
Galster 13
Geißler 53. 56. 61
Geßler 71
Girke 23
Gladisch 65
Glahn 24
Goehle 65. 66
Goette 52
Golz 55
Goullon 14
von Gronau 53. 55
Grönemeyer 23
Groener 27. 71

H

Habicht 65
Hanke 72
Hansen 64. 65

Seite

Harmsen 56. 57
Heinke 19
Heusinger von Waldegg 43
Hey 42. 65
Hirth 43. 50
Hopmann 29
Hönicke 8
Hormel 51
Horn 17
Hülsmann 42. 48
Hünlich 23

J

Jung 15. 16

K

Kaiser 8
Kelm 16
Kessel 63
Keßler 53
Kinzel 67
Kinvall 35. 59
Klett 19
Kolbe, K. Kapt. 16
Kolbe, Werftbesitzer 16
Krankenhagen 40
Kunze 43

L

Lahs 52. 53. 54. 56. 60
Lange 14
Laudahn 44
Lawrence 65
Lech 52
von Lilienfeld 63
Lohmann, Kapt. z. S. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 39. 46. 51. 53. 57. 58. 64. 65. 66. 67. 68. 70. 71. 72
Lohmann, Paul L. & Co. 13
Lüpow 23

A 035672

H2302 – 0079

Seite

M

Maaske 52. 53. 54
Mäder 56
Meendsen-Bohlken 62
Meine 13
Messerschmidt 41. 43
Meusel 25
Meycke 46
Mielk 19
Moll 58
Morath 40
Müller, Mar. Pfarrer 23. 24. 25
Müller, Dr., Geh. Reg. Rat 29. 72. 74
von Müller 26

N

Niebuhr 41
Nollet 11

P

Papenberg 41. 42. 46. 47
Peckert 74
Poincaré 11. 22
Popitz 73
Poß 55. 63
Primo de Rivera 41. 46
Protze 16

Seite

R

Raeder 43. 71. 75
Renken 12. 13. 14. 15
Rieckert 19
Ritter 50. 52. 55. 60
Roeder 49
Rusche 48
Rümann (Wilhelm) 23

S

Saemisch 73
Salas 29
Schaller 72
Scheibler 64
Scheurlen 55
Schimpf 65
Schmeißer 53. 54
Schneider, Ob. Ing. 13
Schneider, Reg. Ob. Insp. 34. 72
Schotte 41. 42
Schottky 40. 42. 49
Schuster 24. 25. 68
Schürer 40. 42. 49
Schüssler 72. 73. 75
Schweingruber 16
Graf Schwerin von Krosigk 72
Seiffert 30

Seite

Selmer 15. 68
Siburg 53. 60
von Sodenstern 23
Spanischer König 41. 46
Spies 56
Spörhase 63
Stengel 72

T

Techel 38. 39
Thiele 74
von Treskow 63
von Trotha 29

V

Vellguth 19
Viel 14

W

Wachsmuth 52
Weishaupt 64
Weiß 72
Weißmüller 60
Wenninger 62. 63
Wiborg 63
Wilberg 53
Witzell 8. 10
Woiczinski 14

Z

Zander 60. 62
Zenker 41. 55. 71

Reichsdruckerei
1940. 37. HB.

A 085673

Plan von Helgoland

H2302 – 0080

H2302 – 0081

GB-41
C-156

H-2302

EXHIBIT U.S.A. 41 (C-156)

Filed Nov. 27, 1945
[illegible]

INTERNATIONAL MILITARY TRIALS · NÜRNBERG ·

EXHIBIT U.S.A.

41

(C-156)

A085595

H2302 - 0082

H2302 – 0083

78 pages

Original taken by B.A.